

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 173 APRIL 2013



PELINDO III
HIBAHKAN DANA
RP 823,5 JUTA

DIVERSIFIKASI USAHA
DI TENAU KUPANG

1 APRIL 2013 HUT KE-14 PT TPS:
MENUJU BEST TERMINAL
BERKELAS DUNIA

TEKNOLOGI INFORMASI
URAT NADI DI ERA TERKINI

ANTWERP
BERLIAN KECIL
DARI BELGIA

DJARWO SURJANTO BANGUN GRUP MILITAN

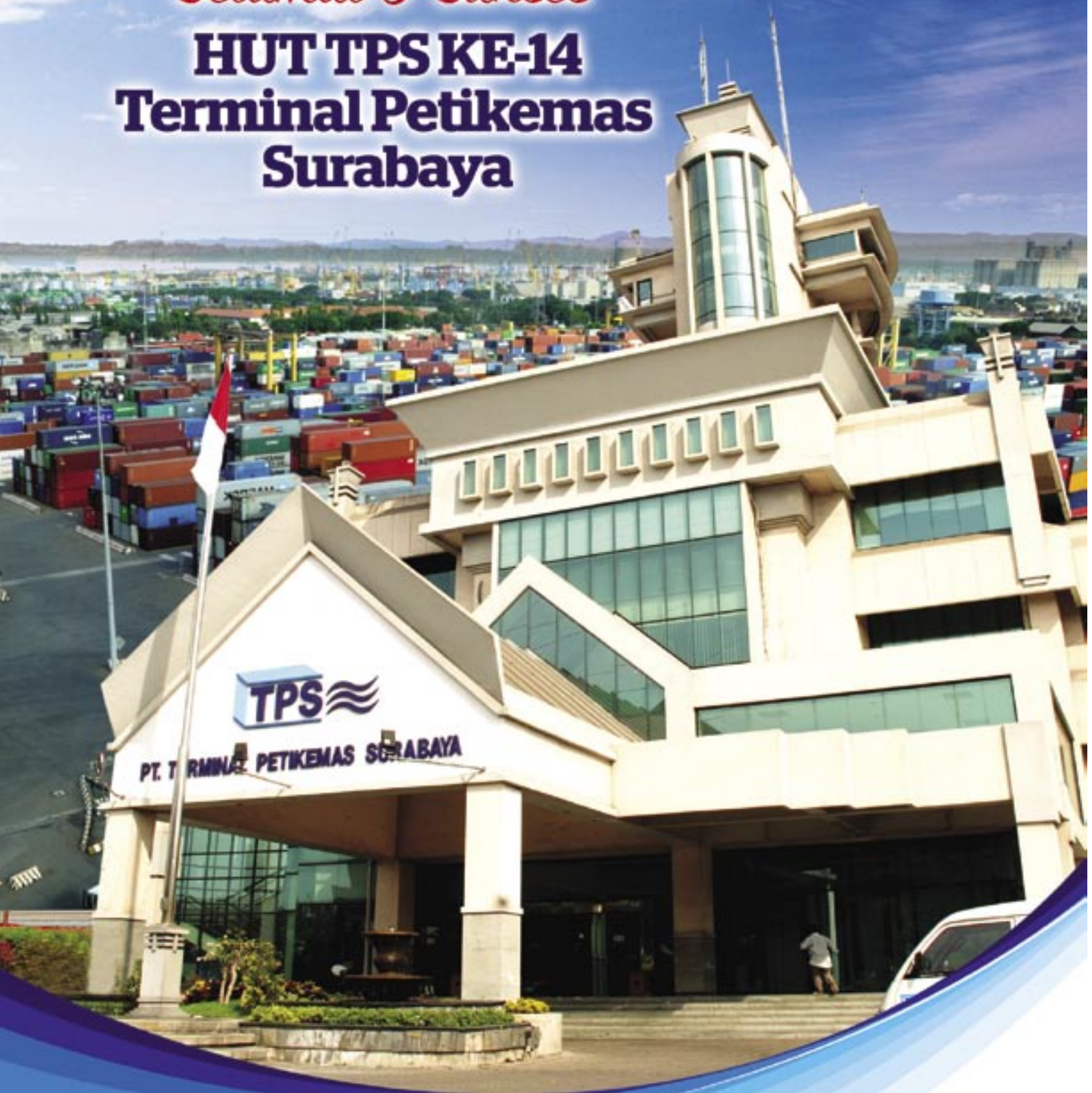


ISSN 2252-4762

www.majalahdermaga.com

PEREMPUAN LUAR BIASA, MEMANG!

Selamat & Sukses
HUT TPS KE-14
Terminal Petikemas
Surabaya



PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

1 April 1999
1 April 2013

DERMAGA

SUSUNAN
DEWAN REDAKSI**Pelindung**

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

**Pengarah**

Sumitro A.B.

**Pemimpin Redaksi**

Edi Priyanto

**Redaktur Pelaksana**

Camelia

**Koordinator Liputan
& Fotografer**

Wilis Aji Wiranata

**Administrasi**

Ardella.T. D.

**Koordinator Distribusi**

R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

Apa kabar pembaca ?

Hampir menjelang liburan panjang masa sekolah anak-anak berarti sudah saatnya kita sebagai orang tua mulai memikirkan kemana akan berlibur ya? Tapi sebelum masa liburan tiba, tentunya kita harus lebih konsen pada pelaksanaan ujian akhir kenaikan kelas. Bahkan para orang tua yang memiliki anak yang bersekolah di SD kelas 6, SMP kelas 3 atau kelas IX dan SMA kelas 3 atau kelas XII harus lebih meningkatkan kewaspadaan karena sebentar lagi tiba masa ujian akhir nasional.

Bukan hanya anak yang menjalani ujian nasional yang akan sedikit 'takut' tapi para orang tua mau tidak mau, suka tidak suka juga bakal ikut larut dalam kondisi itu. Bagaimana tidak, jauh sebelum pelaksanaan ujian nasional, anak sudah mengalami peningkatan waktu belajar. Kalau biasanya, (mungkin) mereka hanya belajar mengulang pelajaran hari itu dan mengerjakan sedikit pekerjaan rumah, maka semakin mendekati masa ujian nasional, otomatis jam belajar mereka lebih panjang. Alih-alih ingin mendapatkan nilai baik, maka segudang les dan pelajaran tambahan pun mereka ikuti. Terbayang kan, bagaimana stress nya mereka. Itulah kenyataannya, karena proses belajar mengajar anak-anak selama sekian tahun hanya ditentukan dalam satu hari yaitu hari pelaksanaan ujian nasional. Ya begitulah kenyataannya...

Sementara sebagian orang tua ikut stress memikirkan ujian nasional, yang lain juga ikut stress karena kenaikan harga bawang putih. Bayangkan, negara kita yang dikatakan gemah ripah loh jinawi harus menelan pil pahit harga bawang putih yang melambung tinggi dan tidak terkendali. Bawang putih yang menyita perhatian khalayak pada Maret 2013 lalu, tentu bukan seperti dongeng pengantar tidur yang dibawakan embok, emak, biyung, indung, inang, meme atau pencerita lainnya. Juga bukan seperti film "Bawang Putih & Bawang Merah" tahun 50-an yang diperankan Roostati dan Djoni Sundawa. Tetapi merupakan liputan investigasi dan blow up media cetak, televisi dan on line, seputar melonjaknya harga komoditas bumbu dapur yang sesuai dengan tampilannya memang bernama bawang putih (*allium sativum*), untuk membedakan dengan bawang lain yang berwarna merah (*allium cepa*). Karena memang sama-sama dramatik, maka kasus bawang putih kali ini pun sempat membuat para ibu rumah tangga menitikkan airmata.

Akibat kondisi ini, para ibu harus memutar otak untuk mengganti menu yang minim bahkan tanpa bawang putih. Betapa tidak, hanya dalam waktu sekitar satu bulan, harga bawang putih (berdasar sentiment pasar kemudian diikuti juga oleh bawang merah) yang merupakan hortikultura impor, melonjak dari kisaran Rp.36.000/kg menjadi sekitar Rp.100.000/kg. Sebagai komoditas impor, posisi tawar bawang putih memang cukup tinggi, sebab hortikultura ini merupakan salah pelengkap kuliner dominan di Indonesia.

Selain artikel bawang putih yang jadi topik utama penerbitan kali ini, masih banyak lagi artikel menarik lainnya yang bisa Anda simak di DERMAGA kali ini. Ada juga artikel berupa komentar para wanita di Pelindo III tentang Hari Kartini. Jangan lupa baca DERMAGA via online di www.majalahdermaga.com.

Selamat Hari Kartini dan Selamat Membaca!

“...negara kita yang dikatakan gemah ripah loh jinawi harus menelan pil pahit harga bawang putih yang melambung tinggi dan tidak terkendali.”



SOSIALISASI SILAPOR

Sistem Informasi Laporan Operasional Bulanan (SILAPOR) mulai disosialisasikan kepada cabang pelabuhan di lingkungan Pelindo III. Selama lima hari, jajaran pegawai operasional dan sistem informasi di seluruh cabang Pelindo III dikumpulkan di Kantor Pusat. Mulai awal April, mereka mendapat penjelasan mengenai cara-cara penyusunan laporan operasional bulanan dengan aplikasi SILAPOR. Selanjutnya, aplikasi tersebut akan digunakan sebagai aplikasi standar pelaporan operasional pelabuhan di lingkungan Pelindo III. Dengan aplikasi tersebut diharapkan dapat mempermudah cabang dalam menyusun laporan sehingga disampaikan tepat waktu dengan data-data yang akurat.

ZERO ACCIDENT AWARD

Anak perusahaan Pelindo III-PT Portek Indonesia pada tahun ini kembali memperoleh penghargaan Zero Accident dari Pemerintah Propinsi Jawa Timur untuk kategori perusahaan jasa maintenance. Penghargaan diberikan atas capaian PT Portek Indonesia dalam menerapkan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di perusahaan. Atas capaian tersebut, PT Portek Indonesia telah membukukan 1.152.513 jam kerja tanpa kecelakaan kerja. Penghargaan diserahkan langsung oleh Gubernur Jawa Timur Soekarwo dan diterima oleh Vice President PT Portek Indonesia Henry Handoko, Selasa akhir Maret lalu.



PELATIHAN CALON OPERATOR ALAT BERAT

Sebanyak 25 orang tenaga operator baru hasil rekrutmen tahun 2013 mendapatkan pelatihan dan sertifikasi di Terminal Petikemas Semarang (TPKS). Acara yang dimulai Senin awal April itu ditujukan untuk meningkatkan kompetensi dan wawasan operator terhadap alat berat sekaligus sebagai prasyarat untuk diterbitkannya Surat Ijin Operator (SIO). Ke-25 tenaga operator itu nantinya akan menjadi operator *Rubber Tyred Gantry* (RTG) di TPKS dan *Luffing Crane* di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang.

SOSIALISASI ATURAN PENANGANAN KLAIM

Kegiatan dimaksud digelar oleh Pelindo III Cabang Tanjung Perak dengan mengundang instansi-instansi yang terlibat dengan aktivitas di Pelabuhan Tanjung Perak. Mereka terdiri dari perusahaan pelayaran, perusahaan bongkar muat, kontraktor dan beberapa instansi lain. Sosialisasi diisi dengan penyampaian Peraturan Direksi Nomor : PER.01.1/KU.0206/PIII-2008 tanggal 17 Juni 2008 tentang Prosedur Standar Penanganan Klaim (SOP) atas peristiwa / kejadian (insiden) yang menimbulkan kerugian di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan Peraturan Direksi Nomor : PER.12/PJ.05/PIII-2008 tanggal 4 Juli 2008 tentang Penggantian Kerugian Dalam Pelayanan Jasa Petikemas di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero). Instansi yang berkegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak diharapkan dapat memahami tata cara prosedur atau proses pengajuan klaim yang berlaku.



KUNJUNGAN PERDANA

Kapal pesiar MV Caledonian Sky asal Inggris menjadi kapal pertama yang singgah di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Dengan membawa 106 wisatawan, kapal itu sandar di dermaga pelabuhan pada Rabu awal April ini. Para wisatawan disuguhi hiburan tari prajurit yang digelar di Terminal Penumpang Bandarmasih. Mereka juga mengunjungi Pasar Terapung Lok Baintan, yang merupakan ikon wisata di Kota Banjarmasin. Menurut rencana, kapal itu akan kembali datang pada Oktober mendatang.

PELINDO III HIBAHKAN DANA RP 823,5 JUTA



Pelindo III kembali menyalurkan hibah dana bina lingkungan kepada masyarakat, Selasa akhir Maret lalu. Kali ini, dana segar senilai Rp823,5 Juta itu diberikan kepada sedikitnya 90 objek bantuan yang tersebar di 18 kabupaten/kota di Jawa Timur. Penyaluran dana bina lingkungan dipimpin langsung oleh Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono.

"Dana bina lingkungan ini sifatnya hibah, jadi penerima bantuan tidak perlu mengembalikan dana ini. Tetapi saya selalu menekankan agar jangan disalahgunakan dan dapat dipergunakan sesuai dengan peruntukannya serta ada laporannya," kata Wahyu saat penyaluran dana bina lingkungan di Kantor Pusat Pelindo III.

Dana bina lingkungan ini, lanjut Wahyu, akan digunakan untuk membiayai 42 objek sarana ibadah, 44 objek sarana pendidikan, dan 4 objek sarana dan prasarana umum. Total dana keseluruhan yang digunakan untuk masing-masing objek adalah Rp393 juta untuk sarana ibadah, Rp397 juta untuk sarana pendidikan, dan Rp33,5 juta untuk sarana dan prasarana umum.

Wahyu menambahkan, besaran dana yang dibutuhkan untuk masing-masing objek bantuan satu sama lain akan berbeda. Hal itu didasarkan pada kebutuhan dan keadaan fisik objek bantuan itu sendiri.

"Sebelum menentukan jumlah bantuan, ada tim kami yang melakukan pengecekan langsung ke lokasi. Itu dilakukan untuk melihat kebenaran apakah calon objek bantuan itu ada atau tidak. Selain itu, juga dapat diketahui jumlah dana yang dibutuhkan," lanjutnya.

Ditemui di tempat yang sama, Senior Manager Kemitraan dan Bina Lingkungan Pelindo III, Dhartono menyebutkan bahwa penyaluran bantuan dana bina lingkungan kali ini merupakan penyaluran tahap pertama di tahun 2013. Dirinya menyatakan bahwa penyaluran serupa juga akan dilakukan di cabang-cabang Pelindo III yang lain.

"Penyaluran bina lingkungan rutin kita lakukan setiap tahun, tahap pertama di semester satu dan tahap kedua di semester dua," imbuh Dhartono.

Selama lima tahun terakhir, Pelindo III telah menyalurkan dana bina lingkungan senilai Rp47,9 miliar di tujuh propinsi di Indonesia yang menjadi wilayah kerjanya. Dana itu diperuntukkan bagi korban bencana alam, pendidikan dan pelatihan, peningkatan kesehatan, sarana dan prasarana umum, sarana ibadah, pelestarian alam, dan ketahanan pangan.

Khusus untuk tahun 2012 kemarin, dana bina lingkungan yang disalurkan mencapai Rp12 miliar. Dari jumlah tersebut, Propinsi Jawa Timur mendapat bantuan paling banyak dengan total dana bina lingkungan yang disalurkan sebesar Rp7,8 miliar.

Dana bina lingkungan yang disalurkan Pelindo III merupakan bagian dari keuntungan perusahaan setelah pajak. Setiap tahunnya, Pelindo III menyisihkan 2% keuntungan perusahaan untuk bina lingkungan dan 2% untuk kemitraan.

Penyaluran dana bina lingkungan merupakan bagian dari Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) yang dicanangkan oleh Kementerian BUMN tahun 2007 lalu. Program tersebut mengacu pada Peraturan Menteri Negara BUMN No. Per 05/MBU/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan tanggal 27 April 2007. (Berlian3)



CEGAH PENYALAHGUNAAN NARKOBA, PELINDO III DATANGKAN BNN

“Tahun ini kita telah menetapkan sebagai tahun kinerja pegawai, kami ingin semua pegawai di lingkungan Pelindo III dapat bekerja dan berkarya secara maksimal”

Mencegah penyalahgunaan narkoba, psikotropika, dan bahan aditif lainnya (narkoba) di kalangan pegawai, Pelindo III (Pelindo III) adakan sosialisasi pengenalan narkoba dan bahaya penyalahgunaannya. Petugas dari Badan Narkotika Nasional (BNN) Kota Surabaya dan BNN Propinsi Jawa Timur didatangkan sebagai narasumber dalam kegiatan tersebut.

Direktur Personalia dan Umum Pelindo III, Edy Hidayat menerangkan bahwa kegiatan sosialisasi pengenalan narkoba dan bahaya penyalahgunaannya merupakan bagian dari upaya menyukseskan tahun kinerja pegawai. Menurutnya, manajemen Pelindo III telah menetapkan tahun 2013 sebagai tahun kinerja pegawai dengan harapan kinerja pegawai dapat meningkat.

“Tahun ini kita telah menetapkan sebagai tahun kinerja pegawai, kami ingin semua pegawai di lingkungan Pelindo III dapat bekerja dan berkarya secara maksimal dan memberikan kontribusi nyata bagi perusahaan,” kata Edy Hidayat saat membuka acara tersebut di Kantor Pusat Pelindo III, Rabu (27/3).

Edy melanjutkan, dengan penyelenggaraan kegiatan tersebut pihaknya berharap tidak ada penyalahgunaan narkoba di lingkungan Pelindo III.

Kepala Bidang Pencegahan BNNP Jawa Timur Naniek Yuniati menyebutkan penyalahgunaan narkoba di Indonesia semakin hari semakin meningkat. Naniek menyebutkan, hal itu terjadi lantaran mudahnya akses untuk memperoleh narkoba. Selain itu, lanjutnya,

lingkungan sekitar dapat memberikan pengaruh negatif jika tidak berhati-hati dalam bergaul. Pola didik dan perhatian keluarga juga berpengaruh,” Intinya ada di keluarga, kebanyakan dari mereka para pengguna narkoba adalah yang kurang mendapat perhatian dan kasih sayang dari orang tuanya.”

Di tempat yang sama, Penyuluh Anti Narkoba BNNP Jawa Timur Soubar Isman menjelaskan mengenai dampak negatif dari penggunaan narkoba. Menurutnya, penggunaan narkoba akan berdampak negatif pada otak dan jaringan syaraf. Kebanyakan dari pengguna narkoba mengalami kerusakan otak dan syaraf yang menjadikan sensor motorik dan sensorik mereka mengalami kerusakan yang cukup parah.

“Mereka biasanya tidak peduli pada lingkungan sekitarnya, tidak berani menatap langsung pada orang yang ada di depannya, mulai berbohong, mencuri, menyendiri, dan berkelakuan yang tidak wajar. Itu beberapa ciri-ciri umum pecandu narkoba,” jelas Isman.

Tak jauh berbeda, Kepala BNN Kota Surabaya menegaskan hal serupa. Menurutnya, para pemakai narkoba awal mulanya berkenalan dengan rokok,” Rokok ini biasanya menjadi pintu bagi para pemakai untuk mencoba narkoba.”

Sementara itu, Senior Manager Kesejahteraan dan Kinerja SDM Pelindo III Gugus Wijanarko mengatakan, kegiatan yang dilakukan Pelindo III merupakan langkahantisipasi masuknya narkoba ke lingkungan Pegawai. Gugus menyatakan kegiatan serupa akan dilakukan di seluruh cabang Pelindo III di daerah. (Berlian3)

SURABAYA-ANTWERP THE NEXT SISTER CITY

Belgia mulai tertarik untuk mengetahui lebih dalam tentang situasi terkini pembangunan di Surabaya. Duta Besar (Dubes) Belgia untuk RI, Filip Cumps yang hadir bersama Atase Perdagangan Nathalie Surmont dan Konsul Kehormatan Belgia di Surabaya Stefaan Vancolen berkunjung ke Balai Kota Surabaya pada awal Maret dan diterima Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini beserta beberapa pejabat pemkot.

peranan penting dengan melayani jaringan pelabuhan hampir seluruh kota di Eropa. Hal ini, menurut Ifron, akan sangat menguntungkan sebab alur kapal bisa langsung dari pelabuhan Antwerp ke Surabaya, tanpa melalui perantara Singapura.

Target kerjasama dengan Antwerp ini diharapkan dapat mendukung keberadaan Pelabuhan Teluk Lamong dengan sistem direct sailing (pelayaran langsung). Dengan demikian, harga-harga barang



Dalam pertemuan yang berlangsung santai tersebut, wali kota dan dubes lebih banyak membahas masalah infrastruktur. Risma -sapaan karib wali kota- menjelaskan, saat ini pembangunan di Surabaya fokus ke bidang transportasi. Ada beberapa proyek besar yang tengah dilakukan. Pembangunan Pelabuhan Teluk Lamong merupakan salah satu proyek penting, rencananya pelabuhan ini siap beroperasi pada 2014.

Pertemuan dengan Dubes Belgia itu menghasilkan beberapa kesepakatan. Antara lain, rencana menjalin kerjasama sister city dengan salah satu kota di Belgia. "Di Belgia ada banyak kota yang potensial, tapi Antwerp adalah kota yang paling cocok dengan Surabaya," tutur Kabag Kerjasama Pemkot Surabaya, Ifron Hady,

Adapun alasan pemkot membidik kerjasama dengan kota di Utara Belgia itu, lantaran Antwerp merupakan salah satu kota pelabuhan terbesar di dunia. Dengan status tersebut, Antwerp memegang

di Surabaya bisa jadi lebih murah.

Namun, sebelum menginjak fase tersebut, Ifron menjelaskan pertama perlu dijalin dulu kesepakatan hubungan sister city. Setelah payungnyanya sudah jelas, baru kemudian bisa diarahkan ke sister port, sister university, sister school, sister hospital, dsb. "Ada tahapan-tahapan yang harus ditempuh lebih dulu, yang pasti kita sudah sampaikan itu ke pihak kedutaan Belgia tadi," tandasnya.

Dubes Belgia menyambut baik rencana kerjasama antara Surabaya dengan Antwerp. Ia berjanji akan memfasilitasi niatan tersebut agar secepatnya dapat dibawa ke level lebih lanjut. "Saya rasa ini sangat tepat. Kedua kota punya kemiripan. Sama-sama kota pelabuhan dan masing-masing memegang peranan penting. Surabaya merupakan pintu gerbang perekonomian di Indonesia Timur. Kami siap membantu dengan menyampaikan ini ke rekan-rekan kami di Antwerp," ucap Filip mengakhiri perbincangan. (Berlian2)

“**Saya rasa ini sangat tepat. Kedua kota punya kemiripan. Sama-sama kota pelabuhan dan masing-masing memegang peranan penting**”



TIGA PERUSAHAAN PELAYARAN SIAP RAMAIKAN PELABUHAN MAUMERE

Pertumbuhan arus petikemas di Pelabuhan Maumere ditanggapi positif oleh pihak pelayaran. Tiga operator pelayaran petikemas domestik telah menyatakan komitmennya untuk meningkatkan kualitas kinerja pelayanan bongkar muat di Pelabuhan Maumere. Ketiga operator pelayaran itu adalah PT Meratus Line, PT Taruna Kusan Explosive, dan PT Timur Asri Laut.

"Mereka akan bekerjasama dengan Pelindo III Cabang Maumere selaku pengelola Pelabuhan Maumere. Nantinya, ketiga pelayaran itu akan menyediakan fasilitas pendukung kegiatan bongkar muat petikemas," kata General Manager Pelindo III Cabang Maumere, Johana Pairikas, di Kantor Pusat Pelindo III, Rabu (27/3).

Perusahaan Meratus Line misalnya, Johana menyebutkan perusahaan pelayaran yang berpusat di Surabaya itu telah menyatakan kesediaannya untuk menyiapkan 1 unit trailer ukuran 20 feet, 4 unit head truck,

8 unit chasis ukuran 20 feet, 1 unit chasis ukuran 40 feet, 1 unit forklift kapasitas 3 ton, dan 1 unit reach stacker kapasitas 45 ton.

Demikian halnya dengan pelayaran Timur Asri Laut. Perusahaan itu berkomitmen untuk menyediakan 6 unit trailer ukuran 20 feet, 1 unit head truck, 3 unit chasis ukuran 20 feet, 1 unit forklift kapasitas 25 ton, dan 1 unit forklift kapasitas 15 ton.

"Meratus dan Timur Asri Laut nantinya akan melakukan bongkar muat dari dan ke atas kapal dengan menggunakan crane kapal, karena kapal mereka dilengkapi fasilitas itu," tambah Johana saat ditemui disela-sela acara penandatanganan perjanjian kerjasama antara Pelindo III Cabang Maumere dengan ketiga perusahaan pelayaran tersebut.

Sedikit berbeda dari dua perusahaan pelayaran sebelumnya, Taruna Kusan Explosive turut menyertakan mobile crane dalam komitmennya. Alat-alat yang akan

disiapkan oleh Taruna Kusan Explosive meliputi 1 unit mobile crane kapasitas 80 ton, 1 unit mobile crane kapasitas 50 ton, 4 unit trailer ukuran 20 feet, dan 1 unit forklift kapasitas 3 ton.

"Mobile crane mereka siapkan untuk melakukan bongkar muat petikemas dari dan ke kapal. Kapal-kapal mereka berbeda dengan yang dimiliki oleh Meratus ataupun Timur Asri Laut yang telah dilengkapi dengan crane kapal," lanjutnya.

Sementara itu, Marine Operation Manager PT Meratus Line, Rindra Bagus Indrianto menyatakan bahwa kerjasama ini dilakukan mengingat pengiriman petikemas ke Maumere semakin diminati pemilik barang. Maumere tambahannya, merupakan pasar petikemas yang diharapkan dapat berkembang di tahun-tahun mendatang.

"Ini merupakan bentuk dukungan kami dalam memperlancar proses kegiatan pelayanan petikemas di Pelabuhan Maumere," imbuhnya.

Pelabuhan Maumere, lanjutnya juga semakin tertata dengan perbaikan jalan yang tadinya bergelombang menjadi lebih baik. Rindra juga mengapresiasi penambahan penerangan di lapangan penumpukan yang membantu pekerjaan di malam hari.

"Persoalan buruh di Pelabuhan Maumere juga sudah tidak ada kendala lagi. Dulu mereka hanya bekerja sampai jam 4 sore atau jam 6, kini mereka sudah mau sampai jam 10 malam," lanjut Rindra.

Namun demikian, Rindra berharap buruh di Pelabuhan Maumere dapat bekerja selama 24 jam. Tingginya upah buruh juga masih dikeluhkan, mengingat saat ini upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM) mencapai Rp300 ribu per petikemas.



Ditemui di tempat yang sama, Senior Manager Pemasaran Pelindo III, Putut Sri Muljanto mengharapkan dengan kerjasama yang telah terjalin, nantinya dapat meningkatkan arus petikemas yang melalui Pelabuhan Maumere. Putut menyebutkan selama 4 tahun terakhir, perkembangan petikemas di Pelabuhan Maumere cukup membanggakan.

"Dari yang hanya 58 TEU's di tahun 2009, arus petikemas di Pelabuhan Maumere terus meningkat. Tahun 2010 kami mencatat arus petikemas sebanyak 5.786 TEU's, tahun 2011 sebanyak 10.178 TEU's dan di tahun 2012 kemarin mencapai 15.739 TEU's," jelas Putut.

Ia optimis di tahun-tahun mendatang, jumlah arus petikemas yang melalui Pelabuhan Maumere akan semakin meningkat. Tahun 2013 ini, Putut

memperkirakan arus petikemas di Pelabuhan Maumere dapat mencapai angka 18 ribu TEU's. Hal itu disampaikan Putut mengingat Pelabuhan Ende yang merupakan kawasan Pelabuhan Maumere sudah mulai menangani muatan petikemas.

Pada 27 Maret kemarin, perusahaan pelayaran Alkan Abadi memulai aktivitas bongkar muat petikemas perdana di Pelabuhan Ende. (Berlian3)



MS CALEDONIAN SKY, JADI YANG PERTAMA DI BANJARMASIN



Upaya memberikan jaminan keamanan itu ditunjukkan dengan mengisolasi Terminal Penumpang Bandarmasih

“

Kunjungan kapal pesiar MS Caledonian Sky asal Inggris ke Banjarmasin, Kalimantan Selatan, tercatat sebagai kapal pesiar pertama yang singgah di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Kapal itu membawa 106 wisatawan untuk berwisata di Ibu Kota Propinsi Kalimantan Selatan, Kamis awal April ini. Sebelumnya, tahun 2012 lalu pernah ada rencana kedatangan kapal pesiar asal Prancis Ms L'Austral, namun belakangan kunjungan itu batal.

“

Ketua Tim Kapal Pesiar Pelindo III, Sumitro Agus Budiarto, mengatakan kunjungan perdana kapal pesiar ke Banjarmasin dapat dimanfaatkan untuk memberitahukan kepada dunia bahwa pelabuhan itu aman dikunjungi oleh kapal-kapal asing. Hal ini dikarenakan saat ini Pelabuhan Trisakti Banjarmasin belum memiliki sertifikat Internasional Ship and Port Facility Security (ISPS)

Code. ISPS Code merupakan kunci jaminan keamanan dan keselamatan kapal terutama kapal asing saat berada di lingkungan pelabuhan.

“Walau belum ada ISPS Code tapi kita harus tetap memberikan jaminan keamanan terhadap mereka saat di pelabuhan. Kita tunjukkan





pelabuhan ini aman, yang nantinya dapat menarik kapal-kapal asing baik kapal niaga maupun kapal pesiar ke Pelabuhan Trisakti Banjarmasin,” jelasnya.

Upaya memberikan jaminan keamanan itu ditunjukkan dengan mengisolasi Terminal Penumpang Bandarmasih. Isolasi dilakukan dengan pemasangan petikemas sebagai pembatas dermaga penumpang dengan dermaga lainnya.

Hal lain yang dilakukan adalah dengan menghentikan sementara pelayaran tongkang di Sungai Barito pada buoy 0 sampai dengan buoy 15. Penghentian itu dilakukan atas himbauan Kepala Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat.

“Sebelum kedatangan kapal pesiar ini, kami telah berkoordinasi, baik dengan otoritas maupun pemerintah setempat,” tambah Sumitro.



General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin, Toto Heli Yanto, menyatakan selain melakukan isolasi dan berkoordinasi dengan instansi lain, pihaknya juga menyiapkan fasilitas internet nirkabel (*wi-fi*), stand cinderamata, layanan penukaran uang, dan layanan filateli di terminal penumpang. Penundaan kapal juga tidak seperti biasanya, pada bagian ban



pendorong ditambahkan kain putih agar tidak ada bekas ban pada badan kapal pesiar MS Caledonian Sky.

“Ini pengalaman pertama kami, dan kami berupaya memberikan pelayanan terbaik agar tidak mengecewakan,” lanjut Toto.

Pada kunjungan itu, MS Caledonian Sky juga melakukan pengisian air bersih sebanyak 78 ton di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

Sambutan Meriah

Sadar MS Caledonian Sky menjadi kapal pesiar pertama yang berkunjung ke Banjarmasin, aparaturnya setempat seolah tak mau mengecewakan. Sambutan kedatangan sudah dimulai saat kapal mulai memasuki alur Sungai Barito.

Walikota Banjarmasin, Muhidin, telah mempersiapkan lokasi-lokasi wisata yang hendak dikunjungi oleh para wisatawan. Lokasi wisata seperti pasar apung Lok Baintan, Museum Wasaka, dan Masjid Raya Sabilal Muhtadin, menjadi lokasi wisata andalan Pemerintah Kota Banjarmasin.

“Ini momentum yang baik untuk promosi pariwisata di Kota Banjarmasin, kami akan memberikan yang terbaik yang kami miliki di Banjarmasin,” kata Muhidin.

Sesaat sebelum bertolak ke Kuching, Malaysia, Muhidin menyempatkan diri untuk menemui langsung para wisatawan, dan awak kapal. Nakhoda MS Caledonian Sky, Capt. Frank Alica mengajak Walikota, GM Pelindo III Banjarmasin beserta pejabat lain untuk berkeliling kapal. Mereka disuguhi fasilitas kapal mulai dari *lounge*, kamar hingga *top deck* yang menjadi tempat bersantai para penumpang kapal.

Sementara itu para wisatawan disuguhi tari prajurit yang digelar di Terminal Penumpang Bandarmasih. Para turis tampak asyik menikmati tarian yang mengisahkan perjuangan rakyat Banjar mempertahankan Banua.

Sebelum ke Banjarmasin, MS Caledonian Sky telah berkunjung ke Balikpapan. Kapal ini berkeliling Pulau Kalimantan untuk menjelajahi tempat-tempat wisata di wilayah tersebut. Menurut rencana, kapal berbendera Nasau- Bahama itu akan kembali ke Banjarmasin pada Oktober mendatang. (Berlian3)



DIVERSIFIKASI USAHA DI TENAU KUPANG

“Lokasi Pelabuhan Tenau Kupang sangat strategis untuk shorebase layanan eksplorasi gas/minyak lepas pantai”

LOKASI geografis Pelabuhan Tenau Kupang dinilai sangat strategis, karena berada di “pintu” Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) 3, yang merupakan jalur pelayaran niaga dari Australia ke negara-negara Asia Timur China, Jepang dan Korea yang dikenal sebagai “macan Asia”. Tak mengherankan bila dalam rangka menata peran pelabuhan nasional, Kementerian Perhubungan sempat memunculkan wacana pelabuhan yang berada di Selat Semaou ini akan dijadikan salah satu *hub port* di Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Disayangkan, meskipun untuk mendorong pertumbuhan daerah tertinggal telah sempat dibentuk pola pengembangan berdasar konsep Kawasan Ekonomi Terpadu (Kapek), dan wilayah Timor tercover dalam Kapek Bolok, tetapi kondisinya saat itu belum mampu tumbuh. Kawasan Industri Bolok yang dipersiapkan oleh Pemprov NTT dan Pemkot Kupang tak juga dilirik oleh calon investor. Bahkan pabrik Semen Kupang sebagai “industri berskala besar yang diharapkan akan mampu menjadi pemicu pertumbuhan ekonomi NTT, secara berkepanjangan sempat berada dalam situasi “mati enggan, hidup pun segan”.

Kondisi “lesu darah” seperti itu, berpengaruh besar terhadap kinerja Pelabuhan Cabang Tenau Kupang yang juga mengelola dua Pelabuhan Kawasan di Waingapu Sumba

Timor dan Kalabahi di Pulau Alor. Dalam waktu yang cukup lama, Cabang Tenau Kupang berada di garis marginal, yang selain disebabkan produktifitas yang tak mampu tumbuh secara signifikan, juga adanya beban penyusutan investasi yang harus dipikul. Namun dengan diluncurkannya MP3EI, yang menempatkan Provinsi Nusa Tenggara Timur pada koridor pengembangan pariwisata, kedepan diharapkan Pelabuhan Tenau Kupang akan mampu menjadi salah satu pemicu pertumbuhan ekonomi kawasan.

Mulai Tumbuh

Namun berkat ketekunan dan kerja keras seluruh staf dan pegawai di tingkat cabang, berbareng kian tumbuhnya perdagangan antar pulau, sejak sekitar lima tahun lalu, kinerja Cabang Tenau Kupang secara perlahan mulai terdongkrak. Lebih-lebih setelah para pemilik barang mulai beralih dalam pengiriman barang menggunakan petikemas. Perubahan tersebut direspon oleh PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) selaku anak perusahaan Pelindo III, dengan ikut serta membenahi handling petikemas di Tenau Kupang.

Tentang “kenekadan” BJTI masuk ke Tenau Kupang, Dirut BJTI Rahmat Satria pada waktu itu pernah berucap kepada Reporter Dermaga, “Ini bukan pekerjaan nekat berdasar

spekulasi, tetapi kami mencermati bahwa pada dasarnya Provinsi NTT punya potensi yang belum digarap secara maksimal. Masalah hanya tergantung kepada siapa yang berani dan mau memulai menjadi pemicu dan pendorong perdagangan di NTT. Dalam hal ikut melakukan handling petikemas, kebetulan BJTI mempunyai peralatan yang bisa dioperasikan di Tenau Kupang, dan juga mempunyai SDM yang memiliki kualifikasi di bidangnya, maka kami "masuk" ke sana".

Berbekal kajian yang mendalam serta adanya perusahaan pelayaran yang mau ikut merintis pelayanan petikemas ke dan dari Tenau Kupang, maka Manajemen BJTI mulai membenahi sistem dan pengelolaan serta memberi pelatihan bagi tenaga-tenaga pelaksana jasa pelayanan petikemas di Cabang Tenau Kupang.

Diversifikasi Usaha

Pelindo III Cabang Tenau Kupang, saat ini digolongkan sebagai cabang yang berada dalam Cluster Diversifikasi Usaha. Artinya, harus mengembangkan lini bisnis, melengkapi usaha pokok pelayanan kapal (barang, penumpang, cruise dan pelra), bongkar muat barang (general cargo, curah kering/cair dan petikemas), pandu/tunda, persewaan lahan dan aneka usaha, dll.

Dalam rangka membuktikan komitmennya, salah satu terobosan usaha yang baru-baru ini berhasil direalisasi Pelindo III Cabang Tenau Kupang adalah melakukan kerjasama dengan perusahaan asal Portugis *Saipem Commercial Maritimo*.

"Peluang yang muncul adalah kerjasama pelayanan *shorebase* di Pelabuhan

dilayani nanti, akan berupa pendapatan dalam mata uang dollar AS.

Secara total, pendapatan Pelabuhan Cabang Tenau Kupang tahun 2012 lalu dapat terealisasi sekitar Rp.31 miliar. Kendati demikian, pendapatan tersebut berhasil melampaui realisasi pendapatan tahun 2011 yang hanya berkisar Rp.21,5 miliar. Dalam hal laba usaha, terealisasi laba sebelum pajak mencapai lebih dari Rp.1 miliar.

Menjawab pertanyaan Dermaga tentang Rencana Kerja Manajemen tahun 2013, Risun menyebutkan bahwa target utama tahun ini, antara lain berupa:

- Optimalisasi infrastruktur Dermaga Pelra dan Lapangan Penumpukan
- Melanjutkan pembangunan Gedung PPSA Cabang Tenau Kupang yang dilaksanakan Multi Years

No	Uraian	Sat	TAHUN 2012		REALISASI TAHUN 2011	Tend (%)	
			ANGGARAN	REALISASI		5/4	5/3
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Arus Kapal	unit	2.099	2.455	2.251	117	109
		GT	4.044.739	4.112.947	4.025.215	102	102
2	Arus Barang	ton	523.704	538.053	576.124	103	93
		m3	150.225	146.697	145.044	98	89
		ton/H	976.110	1.323.104	1.059.631	135	125
3	Arus Petikemas	boks	61.415	59.689	56.985	97	105
		teus	61.455	60.305	57.149	98	104
4	Arus Penumpang	orang	234.273	221.353	238.344	94	93
5	Arus Hewan	ekor	31.214	34.222	38.590	112	94
Pendapatan Usaha			33.197.122	31.294.435	21.706.695		

"Meskipun selama ini sempat terjadi pasang surut dalam arus petikemas, tetapi secara umum telah terjadi peningkatan cukup bagus dibanding saat awal dimulainya pelayanan petikemas untuk jalur Surabaya-Tenau kupang pergi-pulang" tutur General Manager Pelindo III Cabang Tenau Kupang Risun Riswanto kepada Reporter Dermaga.

GM yang sebelum bertugas di Tenau Kupang pernah berpengalaman memimpin Cabang Bima dan Lembar ini mengakui bahwa secara umum pada tahun 2012 lalu, cabang yang dipimpinnya telah mengalami peningkatan dibanding tahun sebelumnya. Tetapi ia juga mengakui bahwa pihaknya belum mampu mencapai target seperti yang dianggarkan dalam RKA. Dilihat dari arus kapal, barang, penumpang dan hewan dapat dilihat seperti grafik di bawah:

Tenau Kupang, meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan pada lokasi dermaga baru atau dermaga eksisting serta fasilitas pelabuhan, untuk dipergunakan secara terbatas/ eksklusif dalam hal *transshipment* dan penimbunan pipa serta bahan-bahan proyek penunjang kegiatan lepas pantai di Selat Timor dalam rangka pengembangan proyek gas Ichthys di Australia" jelas GM Pelabuhan Tenau Kupang Risun Riswanto.

Lebih jauh GM Tenau Kupang mengatakan bahwa peluang baru ini, diharapkan dapat meningkatkan pendapatan cabang, yang pada tahun 2012 lalu, utamanya bila diingat bahwa jasa kepelabuhanan bagi kapal-kapal berbendera asing yang baik kapal barang *tramper*, *cruise* maupun yang dioperasikan oleh *Saipem Commercial Maritimo* yang akan

- Penataan interior Gedung Kantor Cabang Tenau Kupang
- Optimalisasi handling B/M petikemas dengan menggunakan Container Crane (CC)

"Tentu saja, dalam rangka mencapai peningkatan kinerja cabang, kami tetap akan meminta dukungan Kantor Pusat, utamanya dalam pengadaan kelengkapan peralatan bongkar muat barang curah kering, berupa 2 unit hopper kapasitas 5 ton, perluasan CY 5.000 m2 untuk blok F dan G serta perencanaan Grouting untuk Dermaga Nusantara 1, Dermaga Nusantara 2, Dermaga Lokal Cabang Tenau Kupang maupun kawasan Waingapu dan Kalabahi. Tak kalah pentingnya adalah kerjasama B/M barang non petikemas serta penyesuaian tarif pelayanan jasa kapal dan barang" jelas GM Pelindo III Cabang Tenau Kupang kepada Dermaga.***

CABANG KUMAI BERNIAT GANDENG DERMAGA PINGGIRAN

“Meskipun terkendala infrastruktur tetapi tiga tahun terakhir Cabang Kumai mengalami pertumbuhan positif”

“BANUA Lima”, sebutan bagi Kalimantan, kian signifikan memberi kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Dengan kandungan batubara di daratan yang volumenya mencapai miliaran ton, serta kandungan gas dan minyak bumi di lepas pantainya, juga hasil CPO yang potensi pasarnya kian menggeser peran yang diduduki negara tetangga, dalam waktu tak lama lagi, diyakini Kalimantan akan jadi tumpuan ekonomi Indonesia. Lebih-lebih dengan besarnya potensi sumber daya mineral di hampir seluruh bumi Kalimantan yang mengandung bahan galian emas, pasir kuarsa, kaolin, betonit dll yang belum dieksploitasi secara maksimal.

Dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi regional, pemerintah telah meluncurkan program Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), yang menetapkan Kalimantan sebagai salah satu koridor. Kelak di 4 provinsi (Kalimantan Barat, Tengah, Selatan dan Timur) ini akan dibangun industri hulu yang berbasis produk lokal, hingga Kalimantan tak sekedar berperan menjadi pemasok bahan mentah. Untuk menyiapkan kelancaran jalur logistik, pemerintah telah berkomitmen meningkatkan peran jalan Trans Kalimantan sebagai bagian dari jalur Intra Asean. Di samping itu, pemerintah juga telah berencana membangun jalur rel kereta



api. Bila di Kaltim nantinya akan dibangun bersama investor dari luar negeri, maka Pemprov Kalteng sudah mematangkan rencana pembangunan jalur kereta api intra wilayah yang tujuannya lebih bertitik berat kepada pelayanan angkutan barang, dari berbagai lokasi penambangan batubara dan kebun kelapa sawit ke pelabuhan.

Komitmen Pelindo III

Ketika di Kalimantan Tengah mulai digarap proyek “Lahan Gambut Sejuta Hektar”, yang akan “meyulap” lahan gambut menjadi persawahan penghasil padi guna swasembada pangan, dalam rangka memberi pelayanan untuk kelancaran arus barang, Pelindo III telah mengantisipasi dengan menyiapkan fasilitas pelabuhan seperti Kuala Kapuas dan Pulang Pisau yang lokasinya langsung berada di batas wilayah cakupan proyek. Selain itu juga menyiapkan lahan di Bahaur yang akan dikembangkan menjadi pelabuhan laut, yang mampu menjawab kebutuhan bagi pengiriman hasil panen raya yang diperkirakan bisa mencapai 5.200.000 ton beras setiap tahun.

Meskipun proyek tersebut tak jadi diteruskan, tetapi Pelindo III tidak mundur dari niatan menyiapkan fasilitas pelabuhan dan layanan bagi kelancaran angkutan laut dari dan ke Kalimantan. Dengan biaya dari dana internal,



Pelindo III mengembangkan terminal-terminal multipurpose di Pelabuhan Panglima Utar, Bumiharjo, Kumai, Kabupaten Kotawaringin Barat dan Bagendang, Sampit, Kabupaten Kotawaringin Timur. Investasi untuk itu, dikururkan berbareng dengan pengembangan Terminal Multipurpose Nilam Timur di Tanjung Perak, Surabaya serta Pelabuhan Banjarmasin, Kalimantan Selatan.

"Pelabuhan-pelabuhan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah memiliki prospek yang cukup bagus, sejalan dengan tumbuhnya pertambangan batubara yang saat ini kian dibutuhkan dunia industri sebagai energi alternatif pengganti Bahan Bakar Minyak (BBM) dan perkebunan kelapa sawit sebagai penghasil Crude Palm Oil (CPO) yang sangat dibutuhkan sebagai bahan baku industri minyak goreng, kosmetika dan lain sebagainya. Berdasar pertimbangan untuk memberi ketersediaan infrastruktur dan pelayanan bagi kelancaran jalur pasok logistik nasional, maka Pelindo III memiliki komitmen membangun dan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah" ungkap Direktur Komersial dan Pemasaran Usaha Pelindo III Husein Latief dalam suatu perbincangan dengan Dermaga.

menunjukkan peningkatan kinerja yang patut diacungi jempol. Peningkatan tersebut dapat dilihat dari pertumbuhan arus kapal, barang, petikemas, BBM dan penumpang. Meskipun untuk arus hewan terjadi angka yang variabel, hal itu bisa dimengerti mengingat pasang surut kebutuhan dari masyarakat.

Peningkatan kinerja Pelindo III Cabang Kumai selama tiga tahun terakhir dapat dilihat pada grafik di bawah:

Khusus untuk tahun 2012 lalu, arus kapal, barang, petikemas dan penumpang juga masih menunjukkan tren positif, seperti tampak pada grafik di bawah:

Menjawab pertanyaan Reporter Dermaga tentang hal-hal yang berpengaruh signifikan terhadap kinerja cabang yang dipimpinnya, General Manager Pelindo III Cabang Kumai Bambang Fry mengatakan: "Hal itu terjadi tak lepas dari meningkatnya pelayanan kapal, karena terjadinya kunjungan kapal *cruise* berbendera asing yang mengangkut wisatawan mancanegara, meningkatnya kunjungan kapal domestik serta kapal-kapal *roll on – roll off* (ro-ro)".

Menurut GM Kumai, selain itu pengaruh signifikan bisa juga terjadi karena peningkatan

ARUS BARANG-PETIKEMAS-BBM-PENUMPANG-HEWAN 2010-2012

NO	TAHUN	KAPAL	BARANG	PETIKEMAS	BBM	PENUMPANG	HEWAN
1	2010	3.191 Unit 3.918.960 GRT	2.288.941 Ton 312.927 M3	9.403 Box 9.425 TEU's	1.760 Ton	222.720 Orang	-
2	2011	3.236 Unit 4.879.730 GRT	2.547.207 Ton 661.144 M3	12.494 Box 12.552 TEU's	2.995 Ton	311.099 Orang	664 Ekor
3	2012	4.007 Unit 6.141.499 GRT	4.077.002 Ton 1.854.617 M3	18.229 Box 18.491 TEU's	4.267 Ton	323.200 Orang	563 Ekor

Hal senada juga pernah dikemukakan Direktur Operasi & Teknik Pelindo III Faris Assagaf, yang mengatakan bahwa pelabuhan-pelabuhan Kumai dan Sampit perlu mendapat perhatian khusus karena berada di wilayah pertumbuhan yang cukup tinggi.

Pertumbuhan Tinggi

Komitmen dari Dir KPU dan prediksi Dir Optek, ternyata benar. Pada Pelindo III Cabang Kumai, dalam tiga tahun terakhir ini telah

bongkar muat petikemas dan curah cair di Pelabuhan Bumiharjo, adanya peningkatan produksi kayu log dari PT Korintiga Hutami dan adanya penambahan alat bantu bongkar muat. Bambang Fry menambahkan bahwa terjadinya penyesuaian struktur organisasi serta penempatan SDM yang sesuai dengan kebutuhan manajemen, meruoakan pemicu meningkatnya kinerja cabang.

Masih Terkendala

"Namun harus diakui bahwa peningkatan

KAPAL	BARANG	PETIKEMAS	PENUMPANG	BBM
RKAP 3.191 Unit 5.035.031 GRT	RKAP 635.1371 M3 3.510.948 Ton	RKAP 12.574 Box 12.626 TEU's	RKAP 273.311 Orang	RKAP 1.499 Ton
REALISASI 3.235 Unit 6.141.499 GRT	REALISASI 1.854.617 M3 4.510.948 Ton	REALISASI 18.229 Box 18.491 TEU's	323.200 Orang	4.267 Ton



kinerja pada tahun 2012 lalu, tak bisa terlepas dari tekad yang bersungguh-sungguh dari teman-teman pelaksana di lapangan meskipun mereka harus menghadapi beberapa kendala dan munculnya permasalahan yang kadang memerlukan kerja secara ekstra dalam mengatasinya. Kepada teman-teman selalu kami tekankan tekad kebersamaan yang bila diucapkan dalam bahasa lokal berbunyi "*sama samah itah tau*" yang artinya berama kita bisa!" tutur Bambang Fry, pria kelahiran Kuala Pembuang yang sudah kenyang pengalaman lapangan mulai di Pelabuhan Kawasan Batulicin dan Pelindo III Cabang Gresik.

Di antara kendala dan permasalahan yang masih membebani Pelindo III Cabang Kumai, adalah:

- Alur di muara Sungai Kumai dan Kolam Pelabuhan Panglima Utar
- Utilisasi BOR fasilitas dermaga Kumai dan Multipurpose mencapai 69,87%
- Masih kurangnya lahan yang siap untuk bulking stasion
- Masih kurangnya fasilitas pokok dan penunjang
- Belum adanya Gate-in/Gate-out di Pelabuhan Tanjung Kalaf Bumiharjo
- Bertambah banyaknya dermaga pinggir
- Belum adanya Pusat Pelayanan Terpadu (P2T) di Pelabuhan Cabang Kumai
- Infrastruktur akses jalan menuju Terminal Tanjung Kalaf Bumiharjo masih dalam pelaksanaan perbaikan

Berbicara khusus tentang makin banyaknya dermaga pinggir di wilayah kerjanya, Bambang Fry menyebutkan saat ini tak kurang dari 16 dermaga pinggir yang berada di sekitar pelabuhan umum Kumai. Dermaga-dermaga pinggir yang dibangun apa adanya dengan tariff kesepakatan "bawah tangan" tersebut, diusahakan oleh para pengusaha lokal yang terdiri dari: Dulhak, Halim, UAI, H. Sukiman, Titi Moko, Gonjeng, H. Muhidin, LHK, H. Salman, H. Suri, Faisal, H. Zulkifli, H. Nurdin, H. Jabal dan H. Azis.

Target Tahun 2012

Peningkatan kinerja Pelindo III Cabang Kumai, dengan sendirinya tergambarkan pada pendapatan dan laba usaha yang mereka capai. Mengenai hal itu, dengan merendah Bambang Fry berkata: "Walau tak seberapa bila dibandingkan dengan pendapatan dan laba usaha cabang pelabuhan-pelabuhan besar, tetapi Cabang Kumai memang berhasil membukukan laba dari dianggarkan mencapai laba usaha Rp.4,5 miliar, dalam realisasi dapat dicapai Rp.6,4 miliar. Sedangkan untuk pendapatan usaha tahun 2013 Cabang Kumai ditargetkan mencapai hampir Rp.19 miliar, yang Insya Allah akan dapat kami capai".

Keyakinan dapat mencapai target sesuai dianggarkan dalam RKAP, didasari pada tren realisasi pendapatan yang terus meningkat selama tiga tahun terakhir ini. Kalau pada tahun 2010 realisasi pendapatan usaha dapat tercapai Rp.10 miliar lebih, maka pada tahun 2011 meningkat menjadi hampir Rp.15 miliar, dan tahun 2012 secara signifikan dapat dicapai pendapatan usaha lebih dari Rp.21 miliar.

Pada akhir penjelasannya kepada Dermaga, Bambang Fry mengatakan dalam upaya mencapai target pendapatan tahun 2013, ia bersama seluruh staf dan pegawai cabang, akan melakukan upaya-upaya berupa:



- Optimalisasi Dermaga Multipurpose dengan melakukan penambahan agen pelayaran dan penambahan jalur/rute petikemas serta curah cair;
- Memasarkan lahan yang masih tersedia dengan melakukan cut and fill (termasuk penyiapan jalan operasional);
- Mengupayakan pendekatan dengan pemilik dermaga pinggir dan pemilik alat bongkar muat pengusaha daerah untuk bekerjasama;
- Membentuk Pusat Pelayanan Terpadu (P2T) di Pelabuhan Cabang Kumai;
- Menindaklanjuti Surat Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kumai tentang penyediaan Pandu Luar Biasa di Pelabuhan Cabang Kumai;
- Melakukan upaya pelaksanaan SIP3 (Sistem Integritas Pelindo III, Pemerintah dan Pengusaha).***



1 APRIL 2013 HUT KE-14 PT TPS: **MENUJU BEST TERMINAL BERKELAS DUNIA**

**Dimulai dengan total throughput hanya
sekitar 500.000 TEU's di tahun 1999, kini TPS
menuju terminal berkelas dunia**

KESERIOUSAN Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Pelindo III dalam mendukung terlaksananya MP3EI (*Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia*), dibuktikan dengan berbagai langkah strategis. Selain *redesign* terhadap terminal-terminal Jamrud, Berlian, Nilam, Mirah dan Kalimas di pelabuhan eksisting Tanjung Perak, juga dibangun TMTL (*Terminal Multipurpose Teluk Lamong*), di perairan Teluk Lamong. Tujuan *redesign* terhadap beberapa terminal ialah untuk mewujudkan *dedicated berth*, sesuai dengan spesifikasi peralatan bongkar muat, sesuai dengan komoditas yang dilayani di tiap-tiap dermaga. Sedang pembangunan TMTL dimaksud sebagai pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak yang bila tanpa pengembangan, dalam 3 hingga 5 tahun kedepan akan terancam kongesti, sementara untuk membangun pada lahan eksisting yang dimiliki sudah tak memungkinkan.

Langkah besar BUMN Pelabuhan yang mempunyai daerah kerja di 7 provinsi ini terdorong oleh kondisi obyektif meningkatnya arus petikemas internasional akibat dari krisis finansial di sebagian negara Eropa yang tak kunjung reda, hingga banyak pemilik modal besar di negara-negara Eropa memilih untuk mengalihkan investasi ke Asia. Dalam hal peningkatan arus petikemas domestik, terpicu oleh pertumbuhan ekonomi, perdagangan dan industri di luar Pulau Jawa.

"Dengan terjadinya peningkatan perekonomian di beberapa daerah penghasil di luar Jawa, maka arus petikemas ke Surabaya sebagai gerbang timur Indonesia juga ikut meningkat. Hal itu dapat dicermati dari kenaikan total *throughput* petikemas pada tahun 2012 di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) mencapai 7%, padahal pada tahun-tahun sebelumnya hanya berkisar antara 3 sampai 5% saja. Realisasi bongkar

muat petikemas periode bulan Januari hingga Desember 2012, dapat dicapai 1.364.045 TEU's. Sedang pada periode yang sama tahun 2011 hanya dicapai 1.278.786 TEU's" jelas Direktur Utama PT TPS M. Zaini kepada Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Hambatan Pipa Gas

"Sebenarnya pertumbuhan arus petikemas internasional maupun domestik di Tanjung Perak bisa lebih tinggi lagi. Hal itu akan terjadi kalau saja Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) sudah selesai direvitalisasi. Sebab dengan alur yang hanya memiliki kedalaman sekitar -8 meter LWS dan lebar sekitar 100 meter seperti saat ini, bukan hanya TPS yang mengalami hambatan, tetapi juga terminal-terminal multipurpose Nilam Timur serta Jamrud Utara sebagai hasil revitalisasi, akan sulit mencapai sasaran. Bahkan fasilitas terminal modern yang dibangun Pelindo III di Teluk Lamong, bisa saja akan kurang maksimal dalam kinerjanya nanti" kata Dirut TPS pula.

"Dalam rangka menjaga keselamatan pelayaran di Selat Madura, maka Adpel yang kemudian dilanjutkan menjadi kebijakan Kantor Kesyahbandaran Tanjung Perak dan juga Otoritas Pelabuhan III, hanya dapat membatasi kapal-kapal dengan *draft* maksimal 8 meter saja yang dibenarkan berlayar melewati APBS. Dengan kapal sekelas itu, maka hanya kapal-kapal dengan daya angkut petikemas maksimal 1.200 boks saja yang bisa keluar/masuk Pelabuhan Tanjung Perak yang memiliki fasilitas layanan petikemas di TPS, Terminal-terminal Berlian, Jamrud Utara, Nilam Timur dan Mirah. Padahal *demand* angkutan petikemas sedang meningkat. Akibatnya kapal-kapal dengan daya angkut 3.000 box dari luar negeri, harus alih muatan di Port Klang, Singapura, Tanjung Priok Jakarta dan TPKS Tanjung Emas lebih dulu sebelum mengangkut sisa muatan mereka ke Tanjung Perak. Artinya, efisiensi logistik tak tercapai dan sebagian devisa terpaksa "terbuang" di pelabuhan asing terdekat" kata M. Zaini pula.

Dalam penilaian Dirut TPS, pengoperasian APBS merupakan kunci yang akan berdampak kepada terbukanya peluang terminal yang dipimpinnya menjadi *best terminal* berkelas dunia, diukur dari masuknya kapal-kapal yang berukuran lebih besar ke Tanjung Perak, yang akan mampu mengangkut petikemas dalam jumlah lebih besar. Bukan hanya sekitar 500-1.200 TEU's seperti saat ini, tetapi kedepan bisa 1.800-3.000 TEU's. Hal tersebut dinilai akan meningkatkan efisiensi biaya operasional kapal, sekaligus memperkecil jumlah kapal-kapal yang harus singgah di pelabuhan-pelabuhan Malaysia atau Singapura.

Meskipun sebagian fasilitas di TMTL akan sudah dapat dioperasikan pada April 2014 mendatang, tetapi sampai dengan berita ini diturunkan pihak PHE WMO masih belum tampak beraktifitas merelokasi gelaran pipa seperti yang mereka sanggupi. Dari sisi lain, TPS sebagai anak perusahaan Pelindo III yang berbagi saham dengan Dubai Port World (51% - 49%) yang didirikan pada 1 April 1999 ini, tetap hanya baru mampu mengalami pertumbuhan dibawah 10%/tahun.



Kenaikan Signifikan

Dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga beberapa waktu lalu Dirut TPS M. Zaini menjelaskan, walaupun kenaikan signifikan terjadi pada arus petikemas domestik yang mencapai 15% di tahun 2012, tetapi untuk total *through put* di terminal yang dipiminnnya masih didominasi oleh petikemas internasional.

Dari data pertumbuhan bongkar muat petikemas dalam dua tahun terakhir seperti yang disodorkan Humas TPS Moch Sholeh, tercatat:

- Tahun 2011 arus petikemas domestik tercatat sebesar 180.441 TEU's dan tahun 2012 tercatat 207.242 TEU's. Sedang arus petikemas internasional meningkat 5%, yaitu dari 1.098.345 TEU's di tahun 2011 menjadi 1.156.803 TEU's di tahun 2012.
- Arus ekspor full hanya meningkat 2%, dengan perbandingan tahun 2011 mencapai 474.146 TEU's dan pada tahun 2012 tercapai 481.642 TEU's. Sebaliknya arus impor full mengalami peningkatan signifikan sebesar 9% dengan perbandingan 517.355 TEU's di tahun 2011 menjadi 564.893 TEU's pada tahun 2012.
- Kenaikan luar bisa juga terjadi pada arus petikemas reefer, yaitu sebesar 26%, pada tahun 2011 tercatat 66.692 TEU's sedang tahun 2012 dicapai 83.980 TEU's.

Menjelaskan tentang terjadinya lonjakan penggunaan petikemas *reefer* Dirut TPS M. Zaini menjelaskan bahwa hal ini terkait kebijakan pemerintah mengalihkan pintu impor hortikultura dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta ke Tanjung Perak Surabaya.

Guna mengantisipasi pertumbuhan positif arus petikemas domestik, Manajemen TPS telah mengambil langkah memperluas lapangan penumpukan petikemas domestik dari yang semula hanya 8,2 hektar dengan kapasitas 4.000 TEU's ditambah 6.000 meter² hingga

akan mampu menampung 5.000 TEU's. Yang "dikorbankan" untuk menambah keluasan CY (Container Yard) domestik adalah bekas "gudang api" yang semula digunakan untuk menyimpan barang-barang berbahaya seperti *chemical product* (barang-barang kimia berbahaya), *liquid inflammable oil* (minyak cair mudah terbakar) dan *package powder* (serbuk dalam kemasan kotak), tetapi sudah lama tidak dioperasikan. Apabila nantinya terdapat barang-barang berbahaya yang harus ditangani secara khusus, untuk sementara akan "dititipkan" di CFS (Container Freight Station) sebelum dibangunnya "gudang api" yang baru.

"Dalam rangka meningkatkan kepuasan layanan kepada pelanggan, pada tahun 2013 ini Manajemen TPS mulai melakukan studi untuk pendalaman kolam di depan dermaga. Sedangkan dalam rangka meningkatkan daya mampu dermaga dilakukan dengan penggantian fender, dan untuk meningkatkan dukungan operasional layanan, juga sedang dilakukan penyempurnaan terhadap *System Operation & Prosedur (SOP)*" tutur *Support Manager Operasional* Rumaji kepada Reporter Dermaga.

"Berdasar kajian terhadap berbagai fenomena yang terjadi pada akhir-akhir ini Manajemen TPS menerapkan untuk meningkatkan target *throughput* pada tahun 2013 ini menjadi 1.401.000 TEU's. Namun tentu saja hal itu disertai syarat, apabila iklim perdagangan internasional, regional dan domestik tidak mengalami gejolak akibat kondisi politik dan keamanan dalam negeri yang bisa memicu krisis".

Dirut TPS M. Zaini juga menjelaskan bahwa dibanding tahun sebelumnya arus kapal yang mengunjungi TPS ternyata mengalami penurunan dilihat dari unit. Namun penurunan tersebut diimbangi dengan terjadinya peningkatan dalam *Gross Registered Tonnage (GRT)*. Fenomena ini menjadi bukti bahwa perusahaan-perusahaan

pelayaran angkutan komoditas ekspor/impor mulai mengoperasikan kapal-kapal dengan volume yang lebih besar. Menurut Rumaji untuk kapal-kapal berbendera asing jumlahnya mencapai sekitar 80 *call* per bulan, sedang untuk angkutan komoditas antar pulau yang keseluruhannya dilakukan menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia setiap bulan mencapai sekitar 55 *call*.

Revitalisasi APBS

Dalam kesempatan berbincang dengan Dermaga, Dirut PT TPS menjelaskan pula, kendati pada saat ini Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) belum lagi dapat difungsikan sebagai akses pendekat ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tetapi di tahun 2012 yang baru lalu, telah terjadi pertumbuhan arus petikemas di semua terminal yang ada di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia dan gerbang utama Kawasan Timur Indonesia (KTI) ini.

"Kalau nanti revitalisasi APBS telah selesai dan Terminal Multipurpose Teluk Lamong sudah dioperasikan, maka diharapkan kapal-kapal Panamax sudah dapat dengan leluasa mengunjungi Tanjung Perak. Kondisi itu akan memicu pertumbuhan arus petikemas di pelabuhan ini hingga akan dapat mengalami peningkatan yang luar biasa" tutur M. Zaini.

Pada akhir penjelasannya, Dirut TPS mengatakan dalam rangka peningkatan kinerja terminal yang dipimpinnya, saat ini anak perusahaan Pelindo III tersebut sudah mulai melakukan studi pendalaman kolam guna mengantisipasi pengoperasian APBS. Selain itu guna mendukung pelayanan kunjungan terhadap kapal-kapal yang lebih besar juga tengah dilakukan penggantian beberapa fender di dermaga.

Dalam penilaian Dirut TPS, pengoperasian APBS merupakan kunci yang akan berdampak kepada terbukanya peluang masuknya kapal-kapal yang berukuran lebih besar ke Tanjung Perak, yang akan mampu mengangkut petikemas dalam jumlah lebih besar. Bukan hanya sekitar 300-1.200 TEU's seperti saat ini, tetapi kedepan bisa 1.800-3.000 TEU's. Hal tersebut dinilai akan meningkatkan efisiensi biaya operasional kapal, sekaligus memperkecil jumlah kapal-kapal yang harus singgah di pelabuhan-pelabuhan Malaysia atau Singapura.

Sementara itu, dalam menjawab pertanyaan apakah TPS tidak akan melakukan ekspansi penambahan lahan, Dirut TPS menjelaskan: "Untuk masa dua hingga tiga tahun kedepan, TPS dengan kapasitas terpasang sampai 1,8 juta TEU's, masih akan dapat melayani peningkatan arus petikemas. Tetapi apabila nanti total *throughput* TPS sudah mencapai 1,5, maka perlu segera dilakukan pengembangan fasilitas dermaga, lapangan penumpukan maupun alat bongkar muat" kata Dirut TPS mengakhiri penjelasannya kepada Reporter Dermaga***





ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA MASIH MENGHAMBAT

“Ketika Pelindo III akan merevitalisasi APBS, pipa gas masih belum dipindahkan

“

PERTENGAHAN tahun 2008, Dewan Pimpinan Cabang Indonesia National Shipowner Association (DPC INSA) Surabaya melaporkan terjadinya penundaan jadwal sandar maupun keberangkatan beberapa kapal di dermaga Terminal Petikemas Surabaya (TPS). Penyebabnya beberapa nakhoda kapal asing maupun domestik mencermati adanya gelaran pipa di *sea bed* Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) yang melintang dua kali pada alur tersebut, hingga mereka tidak berani ambil risiko berlayar melewati kanal sedalam sekitar 8 meter yang dinilai berpotensi mengandung bahaya bagi keselamatan pelayaran.

Pada investigasi awal, diketahui di beberapa titik APBS sedang berlangsung pengerjaan proyek penggelaran pipa gas milik PT Kodeco Energy Co Ltd sepanjang 60 Km yang dilaksanakan PT Merlaksakti, mulai dari instalasi Polleng Processing Platform di perairan Madura, menuju *On Shore Receiving Facility* di Gresik. Kemudian diketahui bahwa pengerjaan proyek tersebut sebenarnya telah dimulai sejak akhir tahun 2007.

Pertanyaannya adalah: mengapa proyek yang bersentuhan dengan perairan yang sedemikian vital tersebut baru diketahui setelah berjalan sekitar setengah tahun? Jawaban yang keluar dari Administrator Pelabuhan Gresik maupun Tanjung Perak, sama dan senada: PT Merlaksakti sebagai pelaksana proyek milik Kodeco, tak pernah melakukan koordinasi dengan Adpel Gresik maupun Tanjung Perak. Sementara kedua instansi tersebut tak memiliki armada patrol maupun peralatan pendeteksi bawah air untuk mengetahui kegiatan yang tak dilaporkan kepada mereka.

Terkesan Abai

Pada Februari 2008, perusahaan-perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal mereka ke Tanjung Perak melancarkan protes, waktu diketahui terdapat gelaran pipa gas Kodeco yang melintas di *buoy-10*. Keberadaan pipa tersebut diketahui dari *sonar* dan *gyroscope* yang terpasang pada kapal-kapal *ocean going*, hingga para nakhoda kapal dengan draft 9-10 meter tak berani masuk atau keluar dermaga TPS. Terkait

hal itu, Dirut TPS yang kala itu dijabat Ajie Pamungkas menyatakan: Pada 8 Februari 2008 terdapat delapan kapal petikemas yang tertahan di *buoy* 8, hingga sangat mempengaruhi proses bongkar muat di dermaga TPS. Kondisi ini berlangsung hingga 11 Februari 2008, dengan satu kapal dapat melintas, sementara yang tujuh masih tertahan”.

Satu tahun kemudian dari kejadian di TPS, kondisi alur di tempat tersebut tak banyak berubah, hingga Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) cabang Tanjung Perak yang diwakili Romzi Abdullah dari PT Marlina Paluansa melakukan protes. Akibatnya, tiga kapal yang terlibat pekerjaan penggelaran pipa gas dihentikan operasionalnya. Pada 12 Februari 2008 Adpel mengadakan pertemuan dengan *stakeholder* Pelabuhan Tanjung Perak. Menurut Project Manager PT Merlaksakti Wisnu Wahyu Saputra, dalam mengerjakan penggelaran pipa, pihaknya mengerahkan satu kapal yang berbendera asing dan dua kapal berbendera Indonesia.

Oleh pemangku kepentingan Pelabuhan Tanjung Perak, penggelaran pipa gas Kodeco tersebut dinilai sebagai “pekerjaan gelap”, karena pelaksanaannya sering kali dilakukan pada malam hari agar tak terpantau pihak berwenang. Sebenarnya untuk melakukan penggelaran pipa tersebut, Kodeco telah memiliki ijin penambahan pipa gas dengan catatan harus dilakukan sejajar dengan pipa lama yang terpasang pada jarak 100 meter dari APBS. Bila sesuai dengan ketentuan itu, seharusnya pipa digelar di sebelah luar stasiun pandu Karang Jamuang, kemudian menyusur perairan Selat Madura pada sisi Pulau Jawa hingga ke Gresik.

“Pekerjaan proyek penggelaran pipa gas Kodeco tersebut terkesan mengabaikan ketentuan. Ini terbukti dari posisi pipa yang ditarik menyusur perairan dangkal di barat Madura, kemudian dibelokkan dekat *buoy*-10 kemudian masuk ke perairan dangkal pantai Gresik” jelas Adpel Gresik yang saat itu dijabat oleh Asmari.

Mengenai hal tersebut, Adpel Tanjung Perak yang kala itu dijabat oleh Capt. Sri Untung menyatakan bahwa pemasangan pipa tambahan Kodeco memang sudah punya ijin dari Ditjenla, tetapi dalam pelaksanaannya tak berkoordinasi secara teknis dengan Adpel setempat. Dilihat

dari kronologi kejadiannya, Kodeco telah melakukan beberapa pelanggaran serius, antara lain:

- Mengerjakan proyek tanpa koordinasi dengan instansi terkait;
- *Menyalahi cetak biru dengan “potong kompas” pada buoy-10 APBS;*
- *Menggelar pipa di seabed, padahal menurut ketentuan IMO, pipa yang dipasang harus ditanam minimal 30 meter di bawah dasar laut;*
- Tidak memasang rambu-rambu peringatan yang jelas pada lokasi proyek agar pengguna alur dapat lebih berhati-hati ketika melintas pada titik tersebut;
- *Melakukan pelanggaran teknis karena untuk pemasangan pipa di bawah dasar laut hingga kedalaman lebih dari 10 meter harus dilakukan dengan cara drilling dan tidak menggelar ataupun melakukan penyambungan;*
- Melanggar ketentuan IMO yang mengharuskan dipasangnya pelindung beton 0,5 meter di atas pipa yang dialiri gas atau BBM dan melintas pada alur pelayaran.

Jalur Rawan

APBS dengan panjang alur 25 *Nautical Mile* lebar 100 meter saat ini, merupakan salah satu gerbang utama jaringan

pelabuhan internasional dan jadi jalur konsolidasi/ distribusi barang dari/ ke Kawasan Timur Indonesia (KTI), dengan gerakan mencapai sekitar 27.000 kapal di tahun 2008. Tahun 2012 bahkan sudah mencapai 41.000 gerakan. Namun akibat keterbatasan kedalaman alur pelayaran yang oleh Adpel/Syahbandar Tanjung Perak direkomendasikan hanya aman untuk kapal-kapal dengan *draft* maksimal 8,5 meter dengan maksimum 15.000 DWT, maka perannya sulit dalam mendorong pertumbuhan Pelabuhan Tanjung Perak.

“Dengan masih terdapatnya 24 bangkai kapal di sekitar APBS, ditambah dengan gelaran pipa gas pada *sea bed* serta kabel laut di bawah permukaan, maka *access channel* ini tergolong rawan kecelakaan. Itulah sebabnya, sampai hari ini masih banyak kapal-kapal yang antre dengan berlabuh selama menunggu tambatan. Kapal-kapal 15.000 DWT hanya berani melintas, pada saat pasang naik. Oleh sebab sempitnya alur yang efektif hanya selebar 50-60 meter, maka pelayaran hanya dilakukan satu arah. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan lambatnya pertumbuhan arus kapal di Pelabuhan Tanjung Perak” ungkap Direktur Komersial & Penembangan





Usaha Pelindo III Husein Latief dalam suatu paparan di depan peserta pertemuan IAPH di Bandung.

Berdasar kondisi eksisting seperti itu, maka setelah melakukan kajian lapangan, konsultan independen *Deutsche Technology Company* (DETEC) dan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) mengeluarkan rekomendasi untuk melakukan revitalisasi terhadap APBS. Berdasar rekomendasi tersebut, Pelindo III menggandeng Pemprov Jatim, sepakat untuk merevitalisasi kemudian mengelola APBS, yang secara bertahap akan memperdalam alur menjadi -13 meter LWS, -14 meter LWS dan terakhir -16 meter LWS, sebagai antisipasi pengembangan Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL) dan spesialisasi terminal/dedicated terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, serta rencana pengembangan Java Integrated Industrial Port Estate di kawasan Gresik.

"Yang lebih penting lagi, revitalisasi dan pengelolaan APBS adalah sebagai langkah antisipasi pertumbuhan ekonomi dan industri di Proinsi Jawa Timur" ujar Dirut Pelindo III Djarwo Suryanto ketika melakukan penandatanganan Nota Kesepakatan (MoU, *Memory of Understanding*) bersama Gubernur Jatim H. Soekarwo.

Berpotensi Menghambat

Para praktisi dan pengamat pelabuhan, berpendapat bahwa APBS merupakan *access channel* yang menentukan "hidup mati"-nya Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Menurut mereka, "kasus pipa Kodeco" mengandung banyak kejanggalan yang cukup menimbulkan tanda Tanya, karena meskipun sudah jelas

letak pelanggaran tetapi sampai lebih dari lima tahun tak ada sanksi hukum terhadap PT Merlaksakti selaku pelaksana proyek maupun PT Kodeco sebagai pemilik pipa gas.

"Sepanjang yang kami tahu, PT Kodeco Energy Co Ltd merupakan perusahaan asing dengan modal asal Korea. Tetapi ketika masalahnya berlarut-berlarut tanpa penyelesaian, belakangan proyek pipa gas tersebut diakui berada dibawah kewenangan PT Pertamina Hulu Energy West Madura Offshore (PHE WMO). Kalau memang demikian, mengapa sejak jauh-jauh hari tak dilakukan pendekatan institusional agar masalahnya cepat selesai" ujar praktisi yang tak mau diketahui jati dirinya.

Sejak September 2009 Kantor Administratur Pelabuhan (Adpel) Tanjung Perak sudah memperingatkan agar Kodeco/PHE WMO melakukan relokasi posisi gelaran pipa tersebut. Alih-alih mentaati peringatan tersebut, justru Kodeco/PHE WMO tetap bergeming untuk hanya bersedia memperdalam pendaman pipa, dari semula -9 meter menjadi paling dalam -11 meter LWS. Seperti janji-janji mereka terdahulu, kesanggupan kali ini pun sampai saat ini tak pernah dilaksanakan.

"Dalam upaya menjaga keselamatan pelayaran di Selat Madura, maka Adpel yang secara kelembagaan kemudian menjadi Kantor Syahbandar Tanjung Perak dan juga Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, hanya dapat membatasi kapal-kapal dengan draft maksimal 8 meter saja yang dibenarkan berlayar melewati APBS" jelas Kepala Tata Usaha Kantor Syahbandar Tanjung Perak Marzuki.

Pada kesempatan terpisah, Kepala Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Nyoman Gede Saputra menyatakan belum ada keseriusan dari PHE WMO untuk memperdalam atau memindahkan posisi pipa gas tersebut. Yang terakhir, mereka menjanjikan akan merelokasi pipa pada bulan Maret 2013 ini. Namun sampai dengan diturunkannya berita ini, belum tampak adanya kegiatan pemindahan pipa tersebut. Jangankan menyiapkan armada untuk pekerjaan bawah air, sedangkan material yang akan dijadikan pengganti pipa juga belum didatangkan.

"Kalau memang tetap tak ada kepastian untuk melakukan relokasi seperti yang dijanjikan, kami akan jatuhkan sanksi terhadap PHE WMO. Namun bagaimana bentuk sanksi tersebut, akan lebih dulu kami koordinasikan dengan Dirjen Perhubungan Laut" ujar *bli* Nyoman menanggapi masalah tersebut.

Sejauh ini, alasan PHE WMO tentang masih tertundanya relokasi terhadap pipa gas yang menyilang APBS adalah menunggu pelaksanaan tender pekerjaan yang sampai akhir Maret lalu masih alam proses lelang. Padahal sudah diketahui secara umum bahwa lelang tersebut hanya menyisakan dua peserta tender guna mengerjakan proyek senilai US \$.45 juta atau setara dengan Rp.436 miliar.

Karena cukup beralasan bila Wakil Ketua Umum Kamar Dagang & Industri (KADIN) Jawa Timur Nelson Sembiring berucap dengan nada tinggi: "Setahu kami, proyek ini sudah ditenderkan dan sudah ada rekanan yang lolos kualifikasi lelang pemindahan pipa gas. Tetapi sampai saat ini pihak PHE WMO tidak juga mengumumkan pemenangnya.



Arah Revitalisasi

Dalam kondisinya sekarang, APBS merupakan masalah yang dinilai berpotensi mengakibatkan tingginya biaya logistik. Sebab setiap tiga tahun sekali pemerintah harus melakukan pengerukan terhadap 700.000 m³ lumpur yang menjadi penyebab pendangkalan. Pihak operator terminal juga tak bisa meningkatkan efisiensi kinerjanya karena kapal-kapal harus antri dengan labuh di luar kolam sebelum mendapat giliran tambat, yang dengan sendirinya berakibat kian lamanya waktu tunggu yang mengandung konsekuensi tetap keluarnya biaya tanpa melakukan kegiatan. Semua kondisi ini, telah

membatasi pertumbuhan arus kunjungan kapal ke Tanjung Perak.

Revitalisasi yang akan dilakukan terhadap APBS, dimaksud untuk:

- Meniadakan beban pemerintah mengelola dan memelihara alur pelayaran, karena beban tersebut akan dipikul oleh pihak lain, dalam hal ini Pelindo III menggandeng BUMN dan BUMD di Jawa Timur;
- Akan meningkatkan kondisi fisik alur sepanjang 25 NM dengan lebar 200 meter dan kedalaman pada tahap awal -12 meter LWS;
- Akan mampu melayani lalu lintas pelayaran dua arah untuk kapal-kapal sampai pada berat 50.000 DWT;
- Meningkatkan kapasitas trafik hingga lebih dari 50.000 gerakan kapal/tahun;
- Meningkatkan pertumbuhan industri di Provinsi Jawa Timur
- Mempercepat pertumbuhan perekonomian local maupun nasional
- Menarik minat lebih besar terhadap investasi.

Dalam perencanaan, proyek revitalisasi APBS sudah akan dapat dimulai pada tahun 2011 lalu. Tetapi dalam pelaksanaan, hingga triwulan pertama tahun 2013 ini belum juga dapat dikerjakan secara fisik. Penyebabnya, tak lain karena masih adanya kendala dalam relokasi pipa gas. Padahal untuk pemindahan lokasi kabel listrik milik PLN sebagai catu daya listrik untuk Pulau Madura, sudah ada kepastian nantinya akan digeser ke arah timur, yang kemudian akan disinergikan dengan keberadaan Jembatan Suramadu.***

PERBANDINGAN KONDISI EKSISTING DENGAN SETELAH REVITALISASI (GANTI)

NO	DISKRIPSI	ALUR EKSISTING	SETELAH REVITALISASI
1	Kondisi Fisik		
	- Panjang	25 Nautical Mile	25 Nautical Mile
	- Lebar	100 meter	200 meter
	- Kedalaman	-9,5 LWS	-12 meter LWS (tahap awal)
2	Volume Pengerukan	700.000 m ³ /per 3 tahun	2,3 juta m ³ setiap tahun
3	Kecelakaan Pelayaran	Sering terjadi	Tidak terjadi
4	Ketersediaan Pelayanan	Satu Arah	Dua Arah
5	Model Pengelolaan	- Oleh Pemerintah - Tanpa Channel Fee	- Oleh Swasta - Dengan Channel Fee
6	Biaya Perawatan	Beban Pemerintah	Bukan Beban Pemerintah
7	Kapasitas Trafik	27.000 Gerakan Kapal/tahun	59.000 Gerakan Kapal/tahun

(Sumber: Paparan Dir KPU Pelindo III)

KISAH “ABU-ABU” SI BAWANG PUTIH

Terjadinya krisis harga bawang putih diduga “permainan” kartel yang terganggu oleh kebijakan impor satu pintu



BAWANG Putih yang menyita perhatian khalayak pada Maret 2013 lalu, tentu bukan seperti dongeng pengantar tidur yang dibawakan embok, emak, biyung, indung, inang, meme atau pencerita lainnya. Juga bukan seperti film “Bawang Putih & Bawang Merah” tahun 50-an yang diperankan Roostati dan Djoni Sundawa. Tetapi merupakan liputan investigasi dan blow up media cetak, televisi dan on line, seputar melonjaknya harga komoditas bumbu dapur yang sesuai dengan tampilannya memang bernama bawang putih (*allium sativum*), untuk membedakan dengan bawang lain yang berwarna merah (*allium cepa*). Karena memang sama-sama dramatik, maka kasus bawang putih kali ini pun sempat membuat para ibu rumah tangga menitikkan airmata.

Betapa tidak, hanya dalam waktu sekitar satu bulan, harga bawang putih (berdasar sentiment pasar kemudian diikuti juga oleh bawang merah) yang merupakan hortikultura impor, melonjak dari kisaran Rp.36.000/kg menjadi sekitar Rp.100.000/kg. Sebagai komoditas impor, posisi tawar bawang putih memang cukup tinggi, sebab hortikultura ini merupakan salah pelengkap kuliner dominan di Indonesia.

Menurut Survei Sosial Ekonomi Nasional Tahun

2007-2011, konsumsi rata-rata bawang putih Indonesia per kapita mencapai besaran 13.505 ons. Dengan asumsi total penduduk Indonesia berjumlah 250 juta jiwa, maka untuk memenuhi kebutuhan diperlukan 337.625 ton bawang putih/tahun.

Kebijakan Impor

Dalam data yang dirilis Kementerian Pertanian, produksi bawang putih lokal tiap tahun hanya mencapai 20% dari kebutuhan nasional. Sisanya yang 80% harus diimpor dari China, India, Pakistan dan Vietnam. Besaran angka tersebut menjadi kian dramatis, apabila dibanding dengan perhitungan alumnus Fakultas Pertanian UGM Nurbertus Saleka yang menyebutkan sejak 15 tahun terakhir ini produk bawang putih lokal hanya berkisar antara 15.000-20.000 ton/tahun. Angka tersebut menyodorkan arti bahwa kekuatan produk bawang putih lokal hanya mampu memasok 5,9% kebutuhan nasional. Untuk memenuhi kebutuhan nasional masih perlu impor sebanyak 94%.

Masih menurut Saleka, tahun 2012 impor bawang putih Indonesia mencapai 415.000 ton dengan nilai US \$242,3 juta, setara dengan Rp.2,3 triliun. Angka tersebut berada di atas tingkat

konsumsi nasional, karena bawang putih tidak hanya dikonsumsi sebagai rempah-rempah dan bumbu dapur, tetapi juga dibutuhkan sebagai obat-obatan dalam bentuk ekstrak.

Kebijakan impor bawang putih di Indonesia sudah berlangsung lama, dengan situasi yang terus fluktuatif. Kalau di tahun 1975 impor bawang putih baru mencapai 705 ton dengan nilai Rp.1,6 miliar, maka 10 tahun kemudian pada tahun 1985 telah meningkat menjadi 16.366 ton senilai Rp.101,86 miliar. Kenaikan kembali terjadi pada tahun 1995 ke besaran 45.374 ton senilai Rp.427,84 miliar. Sementara pada tahun 2005 realisasi impor bawang putih kembali naik menjadi 283,283 ton senilai Rp.666,650 miliar. Yang spektakuler adalah angka impor dua tahun kemudian, ketika di tahun 2007 volume impor sudah menjadi 423.000 ton dengan nilai Rp.2,4 triliun.

Kondisi seperti gambaran di atas, dengan sendirinya memunculkan pertanyaan: kenapa terjadi pembiaran impor komoditas ini? Dalam menjawab pertanyaan tersebut Kementerian Pertanian mempunyai penjelasan yang masuk akal, katanya: bawang putih hanya bagus ditanam di lahan yang berada pada ketinggian 1.000 meter Diatas Permukaan Laut (DPL). Juga: di negara-negara subtropics, pada musim panas tanaman bawang putih mendapat konsumsi sinar matahari lebih panjang, sampai sekitar 14 jam dibanding dengan di negara beriklim tropis yang panas mataharinya hanya efektif berkisar antara 8-9 jam. Dengan penyinaran alami yang lebih lama, maka bawang putih yang dihasilkan akan lebih bagus dan besar.

Yang patut diketahui adalah bahwa sudah sejak lama di Indonesia dipraktekkan penanaman berbagai varietas bawang putih dataran rendah seperti di Bagor (Nganjuk), Layur (Batu), Jaribarang (Jabar), dan Sanur (Denpasar Bali). Selain itu juga terdapat bawang putih lokal yang ditanam oleh petani di ataran tinggi Tawangmangu Jateng, Ciwidey Jabar dan Nusa Tenggara Timur.

DATA BAWANG PUTIH/BAWANG MERAH

BAWANG PUTIH

* Total kebutuhan nasional	400.000 ton
* Produksi Dalam negeri	40.000 ton
* Kuota impor bawang putih 2013	320.000 ton
* Impor bawang putih Semester I 2013	160.000 ton
* Tertahan di Tanjung Perak	9.850 ton
* Siap masuk pasar dalam dua pekan	135.000 ton

BAWANG MERAH

* Total kebutuhan	660.000 ton
* Produksi Dalam Negeri	900.000 ton
* Impor bawang merah Januari 2013	2.755 ton

Perbaikan Perijinan

Karut marut harga bawang putih akhir-akhir ini, memunculkan pertanyaan yang sangat mendasar: Apakah lepasnya kendali harga tersebut disebabkan ulah "kartel" bisnis, atau terdapat silang siur pelaksanaan aturan impor?

Dari kenyataan yang terjadi di lapangan membuktikan bahwa di tengah kondisi lonjakan harga bawang putih, di Terminal Petikemas Surabaya terjadi penumpukan 531 petikemas yang masih belum terselesaikan pengambilannya oleh pemilik barang. Baru pada pertengahan Maret 2013 sebanyak 332 petikemas berisi 9.850 ton bawang putih milik sebelas perusahaan importer terdaftar yang sudah diketahui "juntrungannya", sedangkan sisanya masih "gelap". Menurut penelusuran, petikemas berisi komoditas bawang putih impor tersebut sudah dilengkapi dengan Surat Pemberitahuan Impor (SPI), namun tiba di pelabuhan Tanjung Perak sebelum lisensi dari Kementerian Perdagangan terbit. Akibatnya, pengeluaran barang dari kawasan pabean terpaksa mengalami kelambatan.

Secara sekilas dapat dicermati bahwa silang sengkutur urusan bawang putih, tak hanya disebabkan oleh ulah importer yang dituduh melakukan praktik *kartel*, seperti ucapan salah seorang importer terdaftar yang hanya mau disebut namanya dengan inisial HS. Kepada Reporter Dermaga yang menemuinya pada kunjungan Wakil Menteri Pertanian Rusman Heriawan ke Terminal Petikemas Surabaya (TPS) ia berucap: "Sebagai pedagang, orientasi kami adalah mencari untung, tanpa ada maksud mengacaukan harga. Bahwa harga bawang putih tiba-tiba melonjak, sebenarnya sudah mulai terasa sejak keluarnya kebijakan impor satu pintu lewat Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, disusul terbitnya aturan perlunya ijin-ijin khusus dalam importasi untuk tiap jenis hortikultura".

Importer lain bernama Indra, yang mengaku memiliki bawang putih sebanyak 20 petikemas yang ikut tertahan di TPS membantah adanya kesengajaan menimbun hortikultura impor. Menurutnya, hal itu terjadi karena sulitnya mendapat Rekomendasi Impor Produk Hortikultura. Ia menjelaskan tentang terjadinya kebijakan "abu-abu" alias tidak transparan dalam hal importasi



hortikultura. Seperti yang dialami berupa penahanan terhadap petikemas berisi bawang putih miliknya yang telah terjadi sejak pertengahan Februari 2013, sedangkan ijin baru keluar awal Maret 2013 dan hingga lewat pertengahan bulan, masih dalam tahap verifikasi dokumen di Balai Karantina.

Menteri Pertanian Siswono mengakui kelambatan pengeluaran ijin tersebut, disebabkan adanya transisi kebijakan baru seperti tertuang dalam Peraturan Menteri Pertanian No.60/2012. Terkait hal tersebut, Mentan menjelaskan: "Kami segera akan melakukan perbaikan teknis pelaksanaannya. Antara lain dengan mengeluarkan satu RIPH perusahaan untuk semua komoditas yang mereka impor. Yang terjadi selama ini adalah Kementan harus mengeluarkan RIPH per komoditas kepada perusahaan importer. Oleh karena itu satu perusahaan importer harus mengurus banyak RIPH. Untuk 131 perusahaan importer, Kementan harus mengeluarkan sampai 3.300 RIPH".

Kendalikan Harga

Selama "gonjang-ganjing" harga bawang putih, TPS "laris" oleh berbagai kunjungan terkait tertumpuknya ratusan petikemas di CY impor anak perusahaan Pelindo III tersebut. Setelah kunjungan para petugas Bea Cukai, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), Balai Karantina Pertanian (Barantan) dan Kementerian Pertanian, datang pula rombongan Menteri Perdagangan Gita Wiryawan. Selain meninjau lokasi penumpukan ratusan petikemas, beliau bersama Gubernur Jatim H. Soekarwo sempat *blusukan* ke pasar tradisional.

Sebagai hasil sidak Kementerian Pertanian dan Kementerian Perdagangan segera sepakat melepas 332 petikemas bawang putih yang tertahan di TPS. Selain itu, juga diimbau agar pada importer mau menjual bawang putih kepada distributor pada level harga Rp.15.000/kg. Hal ini merupakan tindak lanjut terhadap pemeriksaan terhadap 531 petikemas yang tertahan, yang setelah diidentifikasi ternyata 332 di antaranya memenuhi syarat untuk dikeluarkan dari kawasan pabean. Sebagai langkah awal, pada 15 Maret telah dibebaskan 41 unit petikemas dengan muatan sekitar 9.000 – 10.000 ton. Sisanya dilepas secara bertahap sejak 18 Maret 2013 lalu.



Ketika berita ini diturunkan, harga bawang putih jenis *sin chung* di pasar telah menurun dari semula Rp.65.000/kg menjadi Rp.35.000/kg, sedang untuk jenis kating masih berada pada level harga Rp.50.000/kg dibanding sebelumnya sempat mencapai level Rp.70.000/kg. Tingkat harga tersebut jelas masih jauh diatas janji kesanggupan jual kepada distributor sebesar Rp.15.000/kg.

Terkait dengan petikemas berisi bawang putih yang masih tertahan, Menteri Perdagangan menjamin akan dilakukan tindakan terhadap pelaku usaha yang tidak mematuhi ketentuan. Gita menyatakan terdapat beberapa alternative untuk menindak ratusan petikemas yang masih tertahan di pelabuhan. Antara lain akan disita untuk dimusnahkan, direkspor atau dilelang. Kalau harus disita kemudian dimusnahkan, bisa menimbulkan reaksi masyarakat, sedang reekspor akan memakan biaya yang tidak kecil. Apabila dilelang, harus ditempuh mekanisme pembicaraan antar instansi terkait.

Persoalan yang segera harus dituntaskan tentu bukan sibuk hitung menghitung di atas kertas, tetapi bagaimana cara paling efektif mengendalikan harga bawang putih yang tren kenaikannya secara psikologis segera diikuti oleh "saudara tiri"nya bawang merah. Menurut ekonom Indef Sri Hartati, pengendalian lonjakan harga bawang putih hanya bisa diselesaikan dengan menciptakan mekanisme pasar yang sehat. Sementara itu Sekjen Himpunan Kerukukhan Tani Indonesia (HKTI) Fadli Zon menyatakan pesimismenya polemik bawang putih akan segera rampung tanpa ada intervensi dari korporasi BUMN. Menurutnya, saat ini di pasar bawang putih tengah terjadi praktik kartelisasi untuk mengeruk untung.

Rombak Tataniaga

Ketua Umum Kamar Dagang & Industri (KADIN) Indonesia Suryo Bambang Sulitio menilai, lonjakan harga bawang putih akhir-akhir ini, disebabkan permainan 21 perusahaan importer yang menendalkan lebih dari 50% pangsa bawang di dalam negeri. Praktik kartelisasi yang dilakukan oleh 21 importir itu, menurut Suryo harus segera ditangani dengan cepat oleh pemerintah. Ujar Ketua Umum KADIN: "Untuk kepentingan masyarakat, pemerintah harus segera merombak tata niaga bawang, agar 21 kartel bawang tersebut tak semakin merajalela. Kami mengusulkan Perum Bulog segera ambil alih tata niaga bawang, dengan catatan adanya peningkatan pengawasan terhadap BUMN Pangan tersebut".

Para importir, masing-masing tiap semester mempunyai alokasi impor:

- PT Ridho Sribumi Sejahtera 1.987 ton;
- PT Binagloria Enterprindo 2.194 ton;
- PT Rachmat Rejeki Bumi 1.655 ton;
- PT Lika Dayatama 664 ton;
- PT Tunas Sumber Rejeki 2.500 ton;
- PT Pentabiz Internasional 414 ton;
- CV Agro Nusa Permai 2.205 ton;
- PT Wahana Mitra Mulia 1.242 ton;
- PT Painan Jintai Resources 1.242;
- PT Sumber Roso Agromakmur 745 ton;
- PT Dakai Impex 1.904 ton;
- PT Citra Gemini Mulia 2.069 ton;
- PT Tunas Anugeah Abadi Sejahtera 1.655;
- PT Asta Para Wisinda Sentausa 1.780.

Tak mengherankan bila di akhir kisah si bawang putih muncul pula pertanyaan: apakah kemelut bawang putih ini tak ada kaitannya dengan usaha sementara orang yang ingin mengembalikan kondisi importasi hortikultura seperti semula, yang tak disentralisir lewat satu pintu di Pelabuhan Tanjung Perak? Sebab dengan masuknya bawang putih lewat pelabuhan terbesar kedua di Indonesia dan gerbang utama untuk Kawasan Timur Indonesia, sementara pasar terbesar hortikultura termasuk bawang berada di Jakarta, maka importer akan menanggung biaya angkutan menggunakan petikemas berpendingan, dari pelabuhan impor ke pasar-pasar utama di Jawa Tengah, Jawa Barat dan DKI Jakarta.***

PELINDO III BANJARMASIN TUNTUT ADARO

“Akibat mediasi yang tak membuahkan hasil. Adaro dituntut perdata harus bayar pungutan jasa ship to ship transfer”

BEBERAPA General Manager Pelabuhan Cabang Pelindo III yang ikut dalam Rapat Kerja (Raker) Pelindo 2013 Januari lalu, banyak yang melaporkan tingginya piutang belum tertagih. Pengguna jasa yang dinilai melakukan *wan prestasi* itu, terdiri dari berbagai segmen usaha. Ada penyewa lahan pelabuhan, ada penyewa properti, ada perusahaan pelayaran, dll.

Sedangkan yang terjadi di Pelindo III Cabang Banjarmasin adalah perusahaan pertambangan, pengguna Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) pelabuhan, yang enggan membayar jasa alih muat dari kapal ke kapal (*Ship to Ship Transfer*). Padahal berdasar beberapa peraturan yang menjadi payung hukum pungutan jasa tersebut, Cabang Banjarmasin seharusnya berhak membukukan pendapatan dari segmen ini sebagai pendapatan usaha, yang jumlahnya cukup signifikan.

“Karena berbagai upaya seperti intensifikasi penagihan dan mediasi tidak juga membuahkan hasil, maka kami terpaksa menempuh jalur hukum dengan mengajukan tuntutan perdata terhadap PT Adaro Indonesia” ungkap General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin Toto Heli Yanto kepada Reporter Dermaga.

Gugatan Berlanjut

Lebih jauh dijelaskan oleh Toto, bahwa gugatan perdata ini merupakan wujud kepatuhan hukum dari Pelindo III dalam menindaklanjuti temuan Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia (BPK RI), yang merekomendasikan agar terhadap PT Adaro Indonesia dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ikut serta melaksanakan handling pekerjaan alih muat antar kapal komoditas milik Adaro, dilakukan gugatan ke Pengadilan Negeri (PN) Banjarmasin. Dalam mengajukan gugatan ini Pelindo III Banjarmasin memanfaatkan kerjasama dengan Kejaksaan Negeri Banjarmasin selaku Pengacara Negara.

Gugatan Pelindo III Cabang Banjarmasin terhadap PT Adaro Indonesia bergulir, setelah proses mediasi belum membuahkan kesepakatan. Pelindo selaku BUMN Pelabuhan menggugat Adaro atas pungutan jasa *Ship to Ship Transfer* (STS) di wilayah perairan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) yang belum dibayar, dengan kerugian materiil sebesar Rp. 75 miliar dan immateriil sebesar Rp. 100 miliar.

Menurut GM Pelindo III Banjarmasin, pada proses mediasi yang ketiga pasca didaftarkan gugatan perdata, perbuatan melawan hukum kepada Panitera PN Banjarmasin pada tanggal 5 Februari 2013 dengan nomor pendaftaran No.17/Pdt.6/2013/PN.Bjm pada Kamis 21 Maret 2013, PT Adaro Indonesia dan sepuluh PBM yang menghandling barang milik Adaro Indonesia belum menunjukkan itikad baik, dengan melakukan pembayaran atas pungutan tersebut.

Selanjutnya dikatakan oleh GM Pelindo III Cabang Banjarmasin, “Pelindo III Cabang Banjarmasin tetap melanjutkan proses ini ke persidangan, karena apa yang kami lakukan ini memiliki dasar hukum yang kuat. Yaitu sesuai Keputusan Direksi Pelindo III No. KEP. 14/PJ.5.03/P.III-2000 tanggal 31 Mei 2000 tentang Tarif Pelayanan Jasa Barang di Lingkungan PT Pelindo III (Persero), yang ditegaskan kembali melalui surat Menteri Perhubungan Republik





“

Indonesia No. B.53/PR.302/MPHB tanggal 19 Juni 2000 perihal pungutan jasa kepelabuhanan di *Open Sea* Pelabuhan Banjarmasin. Selain dasar hukum tersebut, dalam Kepmenhub No. KM 65 tahun 1994 tanggal 19 Oktober 1994 tentang Tarip Jasa Kepelabuhanan untuk Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri dan Jasa Kepelabuhanan Lainnya di Pelabuhan Laut yang di Usahakan, dalam Pasal 10 Ayat (2) telah mengatur hal tersebut. Dengan demikian otomatis PT Adaro memiliki kewajiban kepada Negara melalui Pelindo untuk melakukan pembayaran jasa *Ship To Ship Transfer* yang dilakukan”.

“

Sumanto selaku Jaksa Pengacara Negara menyatakan bahwa berdasar temuan Audit BPK RI yang merupakan kepanjangan tangan dari negara perbuatan Adaro tersebut dapat dinilai merugikan negara. Ujar Jaksa Sumanto: “Temuan tersebut juga membuktikan hilangnya pendapatan negara. Maka bila Adaro tidak mau melaksanakan kewajiban kepada negara pada proses mediasi, kami akan terus melanjutkan ke sidang lanjutan yang dijadwalkan 2 April 2013 dengan agenda pembacaan gugatan dan penyampaian eksepsi/jawaban sanggahan”.

Hingga saat ini Pelindo III Cabang Banjarmasin belum menerima tanggapan ataupun jawaban resmi dari perusahaan yang digugat. Dari pihak kejaksaan selaku Jaksa Pengacara Negara dalam sidang lanjutan mediasi, telah memberikan solusi dengan menyampaikan permintaan kerugian materiil sebesar Rp.75 miliar, dengan mengesampingkan kerugian immaterial, agar Adaro dapat membayarkan sebesar nilai yang ditawarkan kepada Pelindo III Cabang Banjarmasin. Namun hal tersebut belum membuahkan hasil juga.

Beberapa Fakta

Dalam penjelasannya kepada Reporter Dermaga, GM Pelindo III Banjarmasin Toto Heli Yanto merinci hal-hal sebagai berikut:

- PT Adaro Indonesia telah melakukan kegiatan bongkar muat alih barang antar kapal di Perairan Taboneo yang merupakan DLKr Pelindo III Banjarmasin yaitu pada kordinat: 030-32'-45,2" S/1140-30'-46,9" T menyusur garis pantai ke arah selatan sampai dengan koordinat 030-50'-00,0" S/1140-36'-40,0" T dan selanjutnya ditarik garis lurus ke barat sampai dengan koordinat 030-50'-00,0" S /1140-20'-00,0" T dan selanjutnya ditarik garis lurus ke utara sampai dengan koordinat 030-26'-20,0" S /1140-20'-00,0" T;
- Perairan Taboneo termasuk dalam wilayah lingkungan kerja Pelindo III Cabang Banjarmasin berdasar Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Dalam Negeri No. 14 Tahun 1990 dan Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) No. KM 17 tahun 1990 tanggal 14 Februari 1990, tentang batas batas DLKr dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Banjarmasin;
- Sesuai dengan Kepmenhub No. KM 65 tahun 1994 tanggal 19 Oktober 1994 tentang Tarip Jasa Kepelabuhanan untuk Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri dan Jasa Kepelabuhanan Lainnya di Pelabuhan Laut Yang Diusahakan, dalam Pasal 10 Ayat (2) disebutkan: “Setiap barang yang dibongkar/dimuat langsung dengan tongkang atau tidak dengan tongkang tanpa melalui dermaga namun di dalam daerah lingkungan kerja/perairan pelabuhan dikenakan tarif sebesar 50% dari tarif dasar untuk jasa dermaga”;
- Berdasarkan Keputusan Direksi Pelindo III No. Kep.14/PJ.5.03/P.III-2000 tanggal 31 Mei 2000 tentang tarif pelayanan jasa barang di lingkungan Pelindo III pasal 9, disebutkan bahwa terhadap kegiatan bongkar muat antar kapal atau antara kapal dengan alat apung lainnya tanpa melalui dermaga di dalam DLKr perairan dan/atau DLKP perairan pelabuhan, dikenakan tarif jasa kepelabuhanan lainnya sebesar Rp. 300 per ton m3;
- Hal tersebut ditegaskan kembali sesuai dengan surat Menhub No. B.53/PB.302/MPHB tanggal 19 Juni 2000 perihal Pungutan Jasa Kepelabuhanan di *Open Sea* Pelabuhan Banjarmasin yang isinya memerintahkan kepada PT Adaro Indonesia untuk membayar uang jasa kepelabuhanan atas kegiatan bongkar muat alih barang antar kapal di perairan Pelindo III Cabang Banjarmasin;
- Besarnya gugatan adalah Rp.175 miliar yang terdiri atas kerugian materiil untuk piutang

atas kegiatan STS periode tahun 2000 sampai dengan 2012 sebesar Rp. 75.048.813.068 dan immateriil sebesar Rp. 100 miliar.

Mediasi & Gugatan

Masih menurut GM Pelindo III Banjarmasin, PT Adaro Indonesia melakukan kegiatan bongkar muat alih barang antar kapal (ship to ship transfer) di perairan Taboneo dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) Perairan Pelindo III Cabang Banjarmasin tersebut, melalui sepuluh perusahaan bongkar muat yang terdiri dari:

1. PT. Aneka Kargo Katulistiwa, 2. PT. Adi Guna Putra, 3. PT. Bahana Inti Barito, 4. PT. Handil Bhakti Persada, 5. PT. Lambang Jaya Barito, 6. PBM Adaro, 7. PT. Mitra Eka Sejati, 8. PT. Mas Logistics, 9. PT. Caral Dwiguna Sejati, dan 10. PT. Mitrasejahtera Segara Sejati Tbk

Kegiatan Ship to Ship Transfer yang dilakukan oleh Adaro bersama sepuluh PBM tersebut, telah berlangsung sejak tahun 2000. Berdasar Keputusan Direksi Pelindo III No. Kep.14/PJ.5.03/P.III-2000 tanggal 31 Mei 2000 tentang tarif pelayanan jasa barang di lingkungan Pelindo III pasal 9, disebutkan bahwa terhadap kegiatan bongkar muat antar kapal atau antara kapal dengan alat apung lainnya tanpa melalui dermaga di dalam DLKR / DLKP perairan pelabuhan, dikenakan tarif jasa kepelabuhanan lainnya sebesar Rp. 300/ton m3.

Pada 19 Juni 2000 Menhub mengeluarkan surat No. B.53/PB.302/MPHB tanggal 19 Juni 2000 Perihal Pungutan Jasa Kepelabuhanan di open sea Pelabuhan Banjarmasin yang isinya memerintahkan PT Adaro Indonesia membayar uang jasa kepelabuhanan atas kegiatan bongkar muat alih barang antar kapal di Perairan Taboneo.



Tanggal 31 Agustus 2004 Pelindo III telah melayangkan surat tagihan piutang No.KU.0202/63/BJM-2004 Tanggal 31 Agustus 2004 dan surat tagihan piutang No.KU.0202/212/BJM-2004 Tanggal 12 November 2004 kepada Adaro yang sudah beberapa kali disurati untuk segera menyelesaikan segala kewajibannya, namun PT Adaro selalu mengingkarinya.

Pada 26 Januari 2012, Pelindo menerima surat dari BPK No.34/S/XX/01/2012 perihal: Penyampaian Resume Pemantauan Tindak Lanjut Rekomendasi Hasil Pemeriksaan BPK RI, isinya merekomendasikan agar Pelindo III Cabang Banjarmasin tetap menagih jasa kepelabuhanan kepada Adaro sesuai ketentuan yang telah ditetapkan dan apabila tidak berhasil agar diselesaikan melalui jalur hukum. Pada 29 Oktober 2012 dibuatkan somasi kepada PT Adaro dan 10 PBM yang dilanjutkan dengan somasi selanjutnya sebagai berikut :

- a. Somasi I tanggal 29 Oktober 2012
- b. Somasi II tanggal 14 Nopember 2012
- c. Somasi III tanggal 28 Nopember 2012

Sedangkan somasi kepada 10 PBM sebagai berikut :

- a. Somasi I tanggal 2 November 2012
- b. Somasi II tanggal 14 November 2012
- c. Somasi III tanggal 11 Desember 2012

“Sejauh ini Adaro ternyata tidak ada itikad baik untuk melakukan pembayaran, sehingga pada tanggal 5 Februari Pelindo III mendaftarkan gugatan kepada Pengadilan Negeri Banjarmasin. Tanggal 5 Februari 2013 Pelindo telah melakukan pendaftaran gugatan perbuatan melawan hukum kepada Ketua PN Banjarmasin dengan perkara Nomor 17/Pdt.6/2013/PN.Bjm. Selanjutnya pada 21 Februari 2013 dilakukan sidang pertama dengan agenda mediasi, disusul pada 7 Maret 2013 dilakukan sidang kedua dengan agenda lanjutan mediasi dan pada 21 Maret 2013 telah dilakukan sidang ketiga dengan agenda mediasi lanjutan atas gugatan terhadap PT Adaro pada Pengadilan Negeri Banjarmasin dan belum menemui kesepakatan. Selanjutnya diagendakan untuk dilakukan sidang ke 4 yang akan digelar pada tanggal 2 April 2013 dengan agenda pembacaan gugatan dan penyampaian eksepsi” jelas GM Pelindo III Banjarmasin mengakhiri penjelasannya kepada Dermaga.***

DJARWO SURJANTO: BANGUN GRUP MILITAN

Sosok Djarwo Surjanto bukan orang baru di BUMN pelabuhan. Pernah 7 tahun menjadi Direktur Teknik Pelindo III dan 7 tahun memimpin Pelindo IV. Sejak 2009, pria kelahiran Bandung ini menakhodai Pelindo III, perusahaan yang mengelola hingga 43 pelabuhan.

Kepada Bisnis, CEO penyuka sepak bola ini berbagi kisahnya memimpin BUMN pelabuhan yang berbasis di Surabaya ini. Berikut petikannya:



Bisa dipaparkan proyek apa saja yang tengah dikerjakan?

Ada Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Saat ini Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sudah kekurangan fasilitas, terutama peti kemas dan angkutan pelayaran kapal curah kering dan cair. Maka kami bangun Teluk Lamong.

Pada tahap pertama kami bangun dermaga 1.000 meter, lalu reklamasi pulau di tengah laut seluas 20 hektare. Pulau ini jauhnya 4 km dari daratan. Seluruh tahapan mencapai 380 hektare, dermaga 2.500 m². Kalau jadi semua, hasilnya sama atau lebih besar dari Pelabuhan Perak Surabaya sekarang.

Target luas 380 hektare dan dermaga 2.500 m² itu tuntas 2018-2020. Kalau tahap pertama yang 20 hektare itu April 2014 sudah operasi, tapi pembangunan jalan terus sampai 380 hektare.

Proyek ini untuk memenuhi pertumbuhan ekonomi yang ada saat ini. Pertumbuhan ekonomi Jatim paling tinggi jadi demand-nya tinggi sekali.

Ada lagi proyek terminal baru di Manyar, Gresik. Ini lebih besar lagi skalanya. Proyek ini terdiri dari kawasan pelabuhan 400 hektare, lalu kawasan industri 2.500 hektare, dan residensial 500 hektare. Proyek ini dikerjakan bersama dengan mitra strategis.

Sebenarnya apa 'mimpi' dalam proyek-proyek ini?

Ini akan mengefisienkan logistik karena pelabuhan lokasinya nanti berjejer dengan kawasan industri. Nggak seperti sekarang, misalnya kawasan industri Kawarang lalu pelabuhannya ada di Tanjung Priok.

Ini kan pekerjaan besar, seperti nya lancar-lancar saja?

Ha-ha-ha, Kelihatannya begitu, kalau kalian ikut saya, ngeluh juga. Izinnya macam-macam. Alhamdulillah kami bisa survive, kami bisa atasi segala suka-duka perizinannya. Sebagai BUMN kami tidak bisa melanggar. Semua harus ikut aturan. Dan ini 'memperlambat' kami, cuma saya beruntung punya mitra bagus, pimpinan bagus.

Apa kunci mendapatkan dukungan mitra strategis?

Pertama, saya terbuka. Kedua, kesetaraan. Jadi nggak ingin menang sendiri. Artinya begini, saya bilang, "Anda beruntung partner-an dengan kami, BUMN, 'punya fasilitas' juga, ayo kita duduk sama-sama agar bisnis menguntungkan demi Merah Putih."

Seperti proyek di Manyar. Bulan lalu diberitakan Indonesia kekurangan kawasan industri. Kami beri solusi bukan lagi 200 hektare-300 hektare tapi ini 2.500 hektare.

Ada tugas yang belum tuntas?

Saya sudah tahun keempat. Pekerjaan rumah saya agar 1 tahun [ke depan] ini, hal-hal prinsip bisa selesai. Hal prinsip maksudnya perizinan proyek sudah harus selesai, perencanaan semua selesai. Kemudian basic-nya seperti infrastruktur, jalan, dan listrik. Jadi direksi lain, [nantinya] tinggal mengembangkan. Proyek Lamong, saya harapkan selesai, dilanjutkan tahap kedua. Adapun Manyar saya harapkan jalan masuk selesai, lalu perkavlingannya selesai sehingga pertengahan 2014 industri yang mau memakai sudah bisa membangun.

Anda pernah juga menjabat Dirut Pelindo IV, problemnya mirip?

Hampir mirip, cuma masing-masing beda karakteristik. Di Pelindo III, demand-nya tinggi, jadi kami kewalahan ngikutinnya. Profitabilitasnya bagus, secara finansial proyeknya layak.

Di Indonesia timur [Pelindo IV] secara finansial kurang layak, akibatnya kurang menarik bagi investor. Dalam kasus ini semestinya pemerintah bisa datang



memberi kemudahan.

Bagaimana perjalanan Anda sampai ke puncak karier?

By education. Saya sarjana teknik sipil. Saya masuk Dephub sebagai insinyur sipil sehingga mulai dari pekerjaan teknis, bikin desain dermaga, evaluasi desain dermaga, bikin desain gudang, jalan, mulai dari situ lalu pelan-pelan naik jadi kepala divisi teknis.

Setelah itu nyerepet ke bidang lain waktu menjadi kepala bagian perencanaan dan pengembangan pelabuhan. Pada posisi itu saya bukan bicara perencanaan teknis lagi tapi perencanaan bisnis.

Saya mulai belajar bisnis pelabuhan, bagaimana agar bagus, profitable. Bagaimana supaya pelanggan puas, jadi tidak semata-mata teknis. Saya di Jakarta cuma 1 tahun di Perhubungan Laut sampai 1977, 1978 saya pindah ke Medan jadi staf BPP Belawan.

Selama perjalanan karier, apa yang paling berkesan?

Saya banyak bertugas di daerah terpencil, mengatasi problem dengan sumber daya tersedia.

Suatu saat kami bangun dermaga di Tolitoli [Sulteng] pada 1988, bukan Tolitoli seperti sekarang ini. Supaya bisa dirapati kapal Pelnis sehingga penumpang bisa langsung turun ke dermaga. Sebelumnya mereka turun pakai sampan ke darat, saat ada ombak, banyak barang jatuh ke laut.

Proyek itu dapat pinjaman dari ADB. Standar teknisnya tinggi. Saya harus

bangun dermaga dengan karakteristik beton K-400. Itu nggak gampang. Akhirnya saya dapat formulasi, istilahnya campuran kering supaya kekuatannya maksimal.

Di Pelindo III, perkembangan apa yang sudah dicapai?

Tugas pertama saya di sini membangkitkan semangat teman-teman agar mau fight, bukan asal bekerja. Rasanya sekarang suasananya itu sudah terbentuk, sudah semangat kerja nggak hanya masuk pukul 8 pulang pukul 5 sore.

Kalau ke kantor saya di Surabaya, itu pukul 7 malam masih ada yang kerja. Kedua, untuk apa? Saya sadar pelayanan Pelindo III kepada masyarakat itu jauh dari memuaskan. Contoh, fasilitas masih kekurangan. Nah, ini bagaimana dengan waktu singkat bisa ditutupi, kami bangun fasilitas baru, fasilitas lama kami buat produktivitas meningkat. Alhamdulillah, rasanya ada hasil.

Cara membangkitkan semangat?

Kasih contoh. Saya juga harus kerja keras. Harus bersama-sama mereka. Sabtu pun saya masuk, pergi ke proyek sama mereka. Kita ini masih paternalistik. Kalau kasih contoh, otomatis ngikut, nggak mungkin nyuruh lalu onggang-onggang kaki.

Persepsi kerja di BUMN sejak dulu kerja santai?

Ya, santailah, tapi sekarang sudah bisa kami ajak. Artinya begini, kalau kamu kerja keras, saya perhatikan kesejahteraan



dan itu saya buktikan. Begitu profit meningkat dengan peningkatan produktivitas, saya perjuangan bonus naik. Alhamdulillah disetujui pemegang saham.

Gaji naik, bonus naik. Dulu nggak ada tunjangan cuti, sekarang ada. Itu semua bentuk reward untuk merangsang produksi. Kalau kita bisa hasilkan delta 100, yang 30 dikembalikan ke karyawan sebagai kesejahteraan dan 70 ke pemegang saham.

Pernah kebijakan Anda yang ditentang karyawan? Apa?

Karyawan yang nggak bisa mengikuti akan tertinggal. Saya mengangkat pejabat bukan melihat senioritas, tapi berdasarkan kemampuannya. Walaupun muda, tapi punya prestasi dan berani, saya angkat. Itu dilakukan, banyak GM yang muda-muda, 40-an tahun.

Keputusan mendasar dan prinsip itu nggak langsung dilakukan, tapi melalui penajakan. Kami punya namanya serikat pekerja, bicara dulu dengan pengurus. Apa alasan dan manfaatnya tapi umumnya selalu bisa kami yakinkan.

Ada yang bertanya, kami juga nggak berkukuh. Akhirnya kebijakan itu belum kami keluarkan. Misalnya kami menyadari ada kebutuhan yang meningkat tetapi kemampuan dalam menyediakan orang yang mampu belum ada. Jadi saya berpikir untuk memperpanjang masa pengabdian dari tadinya 55 tahun-56 tahun menjadi 58 tahun. Tapi kebijakan ini tak bisa langsung, harus bicara dengan serikat pekerja. Mereka belum setuju, ya belum kami putuskan.

Saya jelaskan kalau tidak setuju maka kita akan menghadapi kondisi kekurangan, kalau nggak nanti diangkat orang asal jadi dampaknya begini. Biasanya dengan penjelasan itu mereka bisa mengerti. Tadinya mereka takut, kapan mereka [anak muda] dapat bagian, nanti senior-senior yang terus berkuasa. Tapi saya beri contoh, itu nggak otomatis, ada kriteria secara transparan kami tunjukkan.

Selama Anda berkarier, keputusan apa yang paling dirasa fenomenal?

Keputusan mengembangkan kawasan industri dan pelabuhan di Manyar itu bagi saya cukup berani karena hanya mengandalkan studi sebelumnya, tapi karena ada beberapa mitra yang sanggup bersama membangun akhirnya saya putuskan jalan.

Berapa nilai investasinya?

Untuk proyek alur ini sekitar US\$70 juta, proyek Teluk Lamong tahap pertama sekitar Rp3,4 triliun, total semua Teluk Lamong Rp10 triliun. Proyek JIPE itu Rp7 triliun. Sekarang ini kami berjalan dengan menggunakan dana sendiri, kekurangannya pinjam dari bank.

Pernah salah ambil keputusan?

Mengangkat orang ternyata tak sesuai harapan. Saya mencoba perbaiki tapi dia nggak bisa, saya ganti. Ada satu dua kali saya salah mengangkat orang. Umumnya karena masalah integritas. Berkemampuan itu gampang tetapi orang yang punya integritas itu tidak mudah. Jumlah karyawan kami ada sekitar 3.000-an.

Bagaimana Anda memandang karyawan?

Oh, saya betul-betul menyiapkan mereka, supaya saat saya pergi dari Pelindo III mereka sudah siap.



Cara membuat siap?

Ya, saya harus membentuk suatu grup yang militan di perusahaan. Susah langsung menyentuh 3.000-an orang karyawan. Jadi harus ada grup-grup khusus yang saya drill, makanya kalau ke kantor pusat itu terlihat masih ada karyawan pukul 7-8 malam itu hal biasa. Mereka termasuk orang-orang yang sudah kena drill.

Di cabang-cabang, GM sudah saya pilih anak muda dengan kompetensi. Tahun ini saja kami kirim 30 orang sekolah ke luar negeri. Tahun depan 30 orang lagi, sehingga saat saya selesai Mei 2014, minimum 100 orang dididik di luar negeri ikut program S2. Mereka saya harapkan meneruskan militansi di Pelindo III.

Pengiriman belajar ke luar negeri itu agar mereka belajar hidup. Kalau ilmu sama saja, bukunya yang kamu baca sama dengan di sini. Saya minta mereka tahu orang di luar negeri itu berorientasi pada perencanaan. Saya mengalami waktu saya sekolah di sana.

Pola pembentukan SDM bisa dikatakan terobosan?

Nah, kami harus buat program yang afirmatif. Waktu saya di Pelindo IV, saya buat program Putra Harapan. Merekrut anak-anak Papua 30 orang satu angkatan, saya ambil dari enam cabang di Papua mulai dari Sorong, lalu Jayapura, misalnya 5 orang anak-anak SMA yang nilainya bagus dan dia belum punya rencana atau susah melanjutkan.

Saya sekolahkan di Makassar di Balai Ilmu Pelayaran. Kuliah dengan silabus kami soal ilmu kepelabuhanan. Begitu tamat ditempatkan di pelabuhan cabang karena kami siapkan suatu saat dia kembali lagi ke Papua.

Mengapa ini Anda lakukan?

Suatu saat saya mau cari GM dari Papua, susahnya setengah mati. Ketemunya orang Jawa lagi, orang Jawa lagi. Jadi muncullah istilah, lepas dari penjajahan Belanda masuk penjajahan Jawa. Makanya saya buat program ini.

Begitu saya masuk Pelindo III hal yang sama dihadapi. Kalau saudara kita di NTT, Kalteng dites bareng dari Jatim, Jateng, tak mengimbangi juga, kalah lagi. Nah, saya bikin program Putra Harapan lagi.

Saya sengaja ambil dari Banjarmasin, Sampit, Bali, jadi 60 orang saya bawa ke Semarang di BPLP. Saya bikin program 1 tahun. Mereka diasramakan sehingga terbentuk kedisiplinan.

Waktu di Makassar memang cukup 1 tahun, tapi di Surabaya saya masukan mereka ke STIAMAK (Sekolah Tinggi Ahli Manajemen Kepelabuhanan), ini dimiliki oleh yayasan di Pelindo III. Jadi 60 orang itu pagi hari mereka bekerja di Pelabuhan Tanjung Perak, sorenya kuliah. Ini guna meningkatkan SDM masing-masing daerah. Kalau tidak, pimpinan orang Jawa semua, tak adil lagi.

Tahun ini kami buat lagi jadi jumlahnya 120 orang. Ini SDM baru yang disiapkan, ditambah program pengiriman karyawan S2 ke luar negeri target 100 orang. Jadi Pelindo III punya karyawan dengan paradigma baru itu kurang lebih 10%-15% dari total personil Pelindo III yang diharapkan jadi motor perubahan. Saat saya selesai, program ini saya serahkan ke direksi baru, kalau bagus teruskan kalau kurang bagus perbaiki.

Bagaimana Anda mempersiapkan suksesor?

Ada lima orang direksi. Saya bilang, kita semua harus menyiapkan minimal 2 orang pengganti yang nanti kita serahkan ke pemegang saham yang



menentukan. Kalau ditanya, Saya punya calon, si anu begini si anu begitu, terserah Bapak mau pilih yang mana.

Ini hanya internal dan mereka sudah punya calon. Memang peran terutama peran dirut dalam satu board of director (BoD) itu sentral. Dia yang betul-betul menciptakan suasana harmonis dan kondusif.

Harus bijaksana, membuka atmosfer terbuka di antara sesama direksi. Istilahnya, tiada dusta di antara kita. Kami sangat terbuka karena putusan-putusan itu diputuskan bersama. Boleh berbeda pendapat itu hak dan direkam di berita acara rapat, tapi begitu diputuskan semua harus dukung tak boleh mengganjal.

Anda masih punya obsesi?

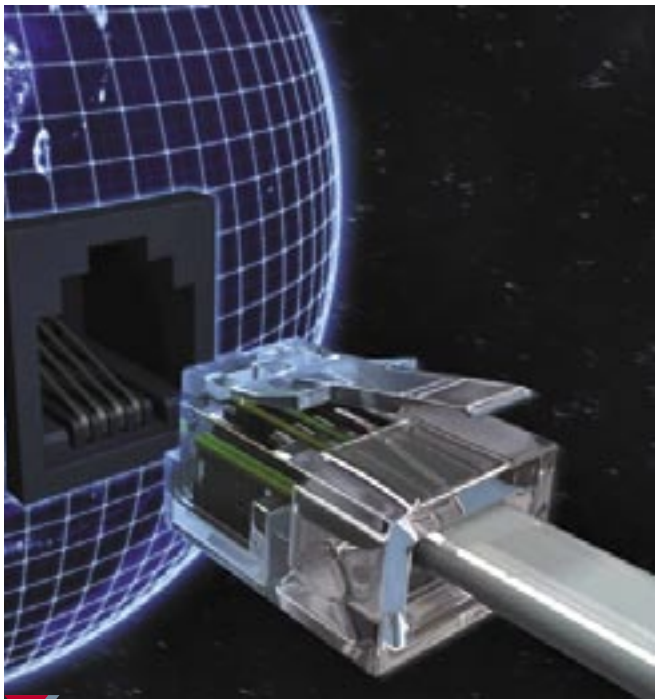
Yang saya ingin [Lamong dan JIPE] itu mulai jalan. Ada yang belum jalan, keburu nggak ya? Itu Pelabuhan Benoa di Bali menjadi pelabuhan hub atau penghubungan Indonesia untuk turisme. Saya baru berhasil meyakinkan pemerintah dan lembaga terkait untuk membuat jalan tol walaupun sekarang yang dominan PT Jasa Marga.

SUMBER: HARIAN BISNIS INDONESIA EDISI RABU, 13 Maret 2013

TEKNOLOGI INFORMASI: URAT NADI DI ERA TERKINI

“Sempat jadi pos pengintai kapal yang menuju Tanjung Perak. Pos pandu ini akan “disulap” jadi ikon wisata

“



kompeten, dukungan manajemen, dan Infrastruktur yang memadai. Ketiga komponen tersebut lah yang akan menjadi motor terwujudnya ICT sebagai sumber daya saing perusahaan.

Di lingkungan PT Pelindo III saat ini telah dibangun dan diimplementasikan sebanyak 64 aplikasi yang dibangun di atas *platform* basis data Oracle dan menggunakan beberapa antarmuka diantaranya Oracle Developer, PHP, .Net, QPR, IBM Cognos, dan Adobe ColdFusion.

Analisis pemetaan kebutuhan proses bisnis PT Pelindo III terhadap ICT yang tersedia telah dilakukan. Pengembangan dan pembangunan ICT pun dapat fokus pada aspek-aspek penting dalam perusahaan. Sehingga, arsitektur ICT dari level transaksional hingga manajerial dapat tersusun menjadi lima pilar fokus pengembangan aplikasi. Kelima pilar tersebut sebagai berikut :

- Operasional dan Teknik
- Keuangan
- Personalia dan Umum
- Komersial dan Pengembangan Usaha
- Aplikasi untuk dukungan informasi Manajemen

Information and Communication Technology (ICT)/ Teknologi Informasi dan Komunikasi semakin pesat berkembang di era modern ini. Dukungan ICT pada setiap aspek dalam kehidupan sudah menjadi hal yang mutlak. Begitu juga dalam dunia bisnis, ICT telah menjadi salah satu faktor penentu keberlangsungan dan daya saing. Pembangunan ICT Perusahaan dilakukan secara bertahap sebelum sebuah sistem holistik selesai dibangun. Hal tersebut disesuaikan dengan kekuatan sumber daya dan kebutuhan proses bisnis yang dimiliki.

PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), sebagai salah satu leader dalam perusahaan kepelabuhanan, saat ini sedang gencar dalam melakukan pembangunan dan pengembangan ICT yang menjadi “senjata rahasia” dalam menghadapi kompetitor yang ada. Penggunaan ICT ini tidak serta merta dapat diterapkan semudah kita menyalakan sebuah Laptop/ *Personal Computer* (PC). Sebagai sebuah sistem yang menyeluruh dan mendasar, perlu adanya Sumber Daya Manusia (SDM) yang





ICT juga diterapkan PT Pelindo III untuk mempermudah pengguna jasa, baik dalam mengakses informasi maupun melakukan transaksi. Pada bulan April 2013 ini, akan dilakukan peluncuran Aplikasi Anjungan yang memiliki fitur:

- Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang secara Online,
- Melakukan pembayaran dengan menggunakan teknologi *Host to Host*,
- Fasilitas cetak nota secara *on line*.

Pemetaan Kebutuhan Informasi Perusahaan dengan Perkembangan ICT (Information and Communication Technology)

A. Personalia dan Umum

1. Personalia

Kebutuhan Informasi : Biodata, Riwayat Kesehatan / Catatan Medis, Riwayat Jabatan, Riwayat Pangkat, Penghasilan, Perjalanan Dinas, Cuti, Absensi, Organisasi Sosial Kemasyarakatan, Kompetensi (CBHRM), Diklat

Aplikasi Tersedia : Sistem Informasi Sumber Daya Manusia (SISDM), Sistem Informasi Payroll, Sistem Informasi Surat Perintah Perjalanan Dinas (SISPPD), Sistem Informasi Sumber Daya Manusia (SISDM), Aplikasi WEB Absensi, Aplikasi SI Organisasi, Competency Based Human Resource Management (CBHRM), Sistem Informasi Sumber Daya Manusia (SISDM)

2. Umum

Kebutuhan Informasi : Office Automation, Arsip, E-mail Antar Cabang, Komunikasi VOIP Via MPLS, Document Work Flow

Aplikasi Tersedia : Office Automation Tools, Arsip Digital, Mail Exchange, Unified Communication and Collaboration, DocuShare / ELO Management System

3. Teknologi Informasi

Kebutuhan Informasi : Monitoring Pengembangan Sistem Informasi, Complain Center, Dashboarding / Performance Management, Disaster Recovery (DR) / Business Continuity (BC), Aplikasi Mobile, Komunikasi Data, License

Aplikasi Tersedia : Aplikasi Manajemen Proyek, Help Desk Information System, Aplikasi Dashboarding, QPR, EIS, Disaster Recovery Center (DRC), Jaringan MPLS dan Internet Dedicated, Monitoring Lisensi

B. Operasi dan Teknik

1. Pelayanan Kapal

Kebutuhan Informasi : Labuh, Tambat, Pandu, Tunda, Air Kapal

Aplikasi Tersedia : Sistem Informasi Manajemen Operasional (SIMOPEL), Aplikasi SIUK Pelayanan Kapal, PPKB Online, Vessel Traffic Management System (AIS), Aplikasi Perencanaan Tambat

2. Pelayanan Penumpang

Kebutuhan Informasi : Dalam Negeri, Luar Negeri

Aplikasi Tersedia : Aplikasi Pas Pelabuhan

3. Pelayanan Barang

Kebutuhan Informasi : Gudang, Lapangan Penumpukan, Truck Lossing, Transshipment

Aplikasi Tersedia : Aplikasi Pelayanan GC

4. Pelayanan Terminal Konvensional



- Kebutuhan Informasi : Operasi Angkutan Langsung, Operasi Alat Bongkat Muat, Operasi TKBM Konvensional, Stowage Plan, Operasi Penumpukan, Operasi Receiving / Delivery
Aplikasi Tersedia : Aplikasi SIUK Terminal Konvensional
5. Pelayanan Terminal Curah Kering
Kebutuhan Informasi : Operasi Alat Bongkar Muat, Operasi Penumpukan, Truck Lossing
Aplikasi Tersedia : Aplikasi SIUK Terminal Curah Kering, Tracking System, Gate Control System
6. Pelayanan Terminal Curah Cair
Kebutuhan Informasi : Pelayanan Curah Cair
Aplikasi Tersedia : Aplikasi SIUK Terminal Curah Cair
7. Pelayanan Petikemas
Kebutuhan Informasi : Container Freight Station, Container Yard, B/M Petikemas, Stripping & Stuffing, Receiving & Delivery, Reffer Plug, Bay Plan
Aplikasi Tersedia : Aplikasi Terminal Petikemas, TOP-O / TOP-X, CTOS, TOP-O / TOP-X, CTOS, Radio Frequency Identification Device (RFID)
8. Pelayanan TBAL
Kebutuhan Informasi : Sewa Tanah/Lahan, Sewa Bangunan, Sewa Air Umum, Sewa Listrik, Sewa Perairan
Aplikasi Tersedia : Aplikasi Manajemen Properti, Geographic Information Systems (GIS)
9. Pelayanan Rupa-rupa Usaha/ Aneka Usaha
Kebutuhan Informasi : Pas Pelabuhan
Aplikasi Tersedia : Aplikasi Pas Pelabuhan
10. Pemeliharaan Fasilitas
Kebutuhan Informasi : Monitoring Alat B/M, Monitoring Alat Apung, Equipment Maintenance
Aplikasi Tersedia : Aplikasi Plan Maintenance System
- C. Keuangan
1. Akuntansi Manajemen dan Keuangan
Kebutuhan Informasi : General Ledger, Account Receivable, Account Payable, Aktiva Tetap, Budgeting / , Penyusunan RKAP, Pengendalian RKAP, Penggajian, Laporan Keuangan Kompilasi, Laporan Keuangan Konsolidasi, Piutang Kompilasi, Piutang Konsolidasi, Umur Piutang, Akuntansi Biaya, ABC System
Aplikasi Tersedia : SIUK, IBM Cognos TM1, ABC System, Sistem Informasi Manajemen Aset berbasis web
2. Corporate Social Responsibility (CSR)
Kebutuhan Informasi : Portal Informasi CSR, Program Kemitraan, Bina Lingkungan



- Aplikasi Tersedia : SI PKBL/Kemilau dan Web PKBL
- D. Komersial dan Pengembangan Usaha (KPU)
1. Pengembangan Fasilitas
Kebutuhan Informasi : Monitoring Investasi
Aplikasi Tersedia : SIUK – Aplikasi Investasi
2. Pemasaran
Kebutuhan Informasi : Kepuasan Pelanggan, Penentuan/Penyesuaian Tarif, Pertumbuhan Pendapatan Usaha, Pertumbuhan Jenis Layanan Jasa baru, Profil Pelanggan, Publikasi
Aplikasi Tersedia : CRM (Customer Relationship Management), Website Cabang dan Anak Perusahaan
3. Pengembangan Usaha
Kebutuhan Informasi : Kerjasama Usaha
Aplikasi Tersedia : Aplikasi Kerjasama Usaha
- E. Satuan Pengawas Intern (SPI)
Kebutuhan Informasi : Pemeriksaan intern
Aplikasi Tersedia : ACL, IDEA, Sistem Informasi Satuan Pengawas Intern, Statistic and Analytical System
- F. Pengadaan Barang dan Jasa
Kebutuhan Informasi : Pengadaan Barang dan Jasa, Pelelangan
Aplikasi Tersedia : E-Procurement, E-Auction
- G. Hukum
Kebutuhan Informasi : Peraturan Perusahaan, Perjanjian Usaha, Catatan Hukum
Aplikasi Tersedia : Sistem Informasi Hukum
- H. Sekretariat Perusahaan
Kebutuhan Informasi : Pengaturan Rapat, Publikasi
Aplikasi Tersedia : Sistem Informasi Pengelolaan Rapat (meeto), Teleconference, Web Korporat Cabang

TRANSFORMASI PERALATAN BONGKAR MUAT MODERN

PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)

“

Perkembangan pelabuhan di dunia secara khusus di Indonesia semakin pesat dan kompleks. Semakin meningkatnya containerisasi mendorong perubahan fasilitas dan peralatan pelabuhan, pola distribusi serta sistem informasi yang canggih seiring dengan era globalisasi. Pasca ditetapkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kesempatan kepada pihak swasta Indonesia untuk berperan serta dalam mengelola pelabuhan khususnya sebagai terminal operator sehingga dapat menumbuhkan kompetisi yang menghasilkan efisiensi dan efektifitas di bidang kepelabuhanan. Oleh karena itu, Pelindo III sebagai salah satu terminal operator di Indonesia terus melakukan

“

up-dating fasilitas dan peralatan pelabuhan guna meningkatkan pelayanan jasa kepelabuhanan kepada pelanggan.

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pelabuhan cabang Pelindo III sekaligus pelabuhan kedua terbesar di Indonesia yang sangat potensial dan memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan distribusi arus barang dari dan ke wilayah bagian Timur Indonesia. Dengan adanya potensi peningkatan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak, maka PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) saat ini sedang berupaya untuk mengembangkan fasilitas di Pelabuhan Tanjung Perak. Namun upaya tersebut terkendala oleh kondisi lahan eksisting di Pelabuhan Tanjung Perak yang sudah sangat terbatas untuk dilakukan pengembangan lagi, sehingga pengembangan tersebut dilakukan di



daerah Teluk Lamong. Rencananya pelabuhan tersebut akan dinamakan Terminal Teluk Lamong. Terminal ini diperuntukkan melakukan aktifitas pelayanan bongkar muat petikemas (*Container Handling*) dan curah kering (*Dry Bulk Handling*) dengan dilengkapi fasilitas dan peralatan yang modern serta didukung oleh sistem informasi yang canggih.

Teknologi Twinlift pada Ship To Shore Crane



“

Untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas (*Container Handling*) di Dermaga, akan dipasang *Ship to Shore (STS) Crane* dengan kemampuan angkat 2 (dua) box container ukuran 20 feet atau yang disebut dengan *Twinlift*. Teknologi ini secara aktual dapat meningkatkan percepatan waktu bongkar muat container hingga 35 Box per jam dari sebelumnya yang hanya 25 Box per jam. Hal ini menguntungkan pemilik kapal yang merupakan pelanggan PT Pelindo III karena dapat mengurangi waktu sandar kapal sehingga dari sisi pengoperasian kapal akan lebih efektif. Sedangkan bagi PT Pelindo III kegiatan operasional bongkar muat container menjadi lebih efektif dan efisien serta dapat meningkatkan jumlah kedatangan kapal.

“

PT Pelindo III (Persero) juga melakukan *updating* fasilitas *Horizontal Transfer Equipment*, dalam hal ini peralatan eksisting yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan yaitu *Terminal Tractor* atau yang lebih dikenal dengan nama *Head Truck & Chassis (Trailer)*, sedangkan untuk Terminal Teluk Lamong seluruh peralatan *Horizontal Transfer Equipment* akan disiapkan menggunakan *Combined Terminal Tractor* yang merupakan salah satu jenis alat angkut container modern yang berfungsi untuk mengangkut container dari dermaga menuju lapangan penumpukan (*Container Yard*) maupun sebaliknya yang menggunakan teknologi terkini.

COMBINED TERMINAL TRACTOR



Keunggulan dari *Combined Terminal Tractor* adalah konsumsi bahan bakar minyak (BBM) yang lebih hemat 30% jika dibandingkan dengan *Terminal Tractor* konvensional, karena alat ini mengadopsi teknologi *Hero Stop & Start* yang dapat bekerja secara manual maupun otomatis untuk menghentikan operasi *Engine* apabila kendaraan dalam kondisi *idle* ataupun saat sedang menunggu proses *loading/unloading* sehingga bahan bakar yang terbuang untuk konsumsi *Engine* pada kondisi tersebut dapat diminimalisir. Penggunaan teknologi kombinasi Diesel Hydraulic Electric ini dinilai memiliki tingkat kehandalan (*Reliability*) yang cukup tinggi. Keunggulan lain yang didapat di dalam *Combined Terminal Tractor* adalah proses *maintenance* alat akan lebih mudah dan cepat karena menggunakan sistem power unit yang telah didesain compact menjadi 1 (satu) bagian. Semua penggerak utama dikemas menjadi satu unit di dalam sistem ini dan dinamakan *Power Pack*.

POWER PACK



Apabila terjadi kerusakan ataupun waktunya untuk dilakukan pemeliharaan terhadap alat ini, proses pemeliharaan dapat dilakukan, cukup dengan mengganti *power pack* yang rusak dengan *power pack* cadangan, dan perbaikan

terhadap *power pack* yang rusak dapat dilakukan tanpa mengganggu jam operasional peralatan. Dengan menggunakan sistem pemeliharaan ini maka tingkat *Availability* alat dapat selalu dipertahankan. Sedangkan desain *chassis* yang digunakan oleh *Combined Terminal Tractor* ini memiliki tingkat kekuatan yang lebih tinggi dibandingkan model *chassis* konvensional, sehingga defleksi yang mungkin terjadi terhadap *chassis* akibat penanganan container relatif kecil. Secara otomatis, hal ini akan mengurangi biaya pemeliharaan untuk *chassis*. Selain itu, penggunaan roda *Combined Terminal Tractor* yang hanya berjumlah 8 unit ini juga dapat berdampak pada penghematan biaya pemeliharaan yang biasa dikeluarkan untuk penggantian roda, karena *Terminal Tractor* konvensional memiliki jumlah roda paling tidak 18 unit roda.

AUTOMATED STACKING CRANE (ASC)



Peralatan bongkar muat menggunakan teknologi mutakhir di area *Container Yard (CY)* juga dipakai untuk menunjang produktifitas bongkar muat. *Update* peralatan bongkar muat yang dilakukan oleh PT Pelindo III dalam hal ini alat bongkar muat eksisting yaitu *Rubber Tyred Gantry (RTG) Crane* dengan penggerak Diesel yang dioperasikan manual, Terminal Teluk Lamongan menggunakan *Automated Stacking Crane (ASC)*. Dengan penggerak *Fully Electric* yang beroperasi secara otomatis, ASC memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan RTG. Hal ini sesuai dengan konsep pembangunan pelabuhan Terminal Teluk Lamongan yang berorientasi pada *Green Port*. Pemakaian ASC yang berpenggerak elektrik ini lebih ramah lingkungan karena emisi yang dihasilkan oleh proses bongkar muat sangat kecil. Penggunaan energi listrik sebagai sumber penggerak sangat mempengaruhi biaya operasional alat sehingga menjadi lebih hemat

apabila dibandingkan bahan bakar minyak. ASC memiliki kecepatan operasi yang lebih tinggi hingga 40 Box/Move/Jam karena dilengkapi sistem otomatisasi. Dengan kapasitas seperti itu, proses bongkar muat dapat dilakukan lebih cepat. Walaupun menggunakan sistem otomatis, alat ini didesain dengan sistem keamanan/*safety* yang memadai sehingga mampu menjamin operasional yang aman. Biaya pemeliharaan untuk peralatan dengan sistem otomatisasi cenderung lebih rendah karena tingkat keandalan komponennya lebih tinggi dibandingkan sistem manual.

Hingga saat ini hanya beberapa pelabuhan di dunia yang menggunakan ASC sebagai alat bongkar muat di CY, karena selain teknologi alat yang tergolong masih baru juga diperlukan kesiapan dari segi operasional pelabuhannya. Alat ini dikendalikan jarak jauh atau *remote system*, dimana operator alat berada di *Control Room*. Satu orang operator dapat mengoperasikan sampai dengan 4 unit ASC melalui *Control Room*. Untuk memonitoring operasional peralatan secara visual, sistem telah dilengkapi dengan kamera CCTV yang terpasang pada alat.

Control Room ASC



Operator Console ASC



Automated Stacking Crane (ASC) bekerja *fully automatic* di area *Waterside*, semua proses bongkar muat sepenuhnya dilakukan secara otomatis oleh sistem yang disebut dengan *Terminal Operating System (TOS)*. Untuk menjamin keamanan pada saat alat beroperasi, maka dipasang peralatan penunjang salah satunya yaitu sensor yang terletak pada area *buffer* sisi laut/*water side*. Sensor tersebut mengharuskan *ASC* dan *Straddle Carrier* masuk bergantian ke area ini dengan tujuan *safety*. Sedangkan di area *Landside*, proses bongkar muat masih diperlukan kontrol/perintah dari operator karena pertimbangan keamanan proses bongkar muat.

AUTOMATED STACKING CRANE



STRADDLE CARRIER



Operasional Waterside

Perlu diketahui juga bahwa semua peralatan dan fasilitas bongkar muat container yang ada di Terminal Teluk Lamong tidak berjalan sendiri-sendiri, melainkan terkoneksi antara satu dengan lainnya dimulai dari ***Ship To Shore Crane, Combined Terminal Tractor, Straddle Carrier*** dan ***Automated Stacking Crane***.

Operasional di sisi Waterside

PENGPROV PELTI JATIM SUKSES ORGANISASI SUKSES PRESTASI



Pengurus Provinsi (Pengprov) Persatuan Lawn Tennis Indonesia (Pelti) periode 2013-2018 telah di lantik oleh Ketua Umum PB Pelti Wibowo Suseno Wiryawan di Ballroom Hotel JW Marriot Surabaya Sabtu (16/3) sore.

Dalam Sambutan Ketum PB Pelti Jatim Wibowo Suseno Wiryawan mengatakan, semangat yang baru di usung oleh Pengprop Pelti Jatim agar di masa mendatang Pelti Jatim mampu berprestasi, dan mampu mencetak/melahirkan petenis andal baik bagi Jatim maupun Indonesia.

Pengprov Pelti Jatim periode saat ini telah mempunyai kantor baru yang tentunya akan tertib dalam adminitrasi. Karena tertib administrasi banyak dihiraukan oleh semua organisasi sehingga dokumen tidak tertata, dan pengurus baru Jatim ini mengawali dengan tertib adminitrasi serta banyak bidang-bidang termasuk bidang pembinaan prestasi yang programnya memperbanyak kejuaraan-kejuaraan untuk meningkatkan prestasi.

Ketum Pengprov Pelti Jatim, Husein Latief menyampaikan motto pengurus yang baru yaitu "Sukses Organisasi, Sukses Prestasi". Motto ini di buat bersama semoga organisasi sukses, menjalankan program dengan baik, mendorong cabang cabang untuk terus mengadakan turnamen.

Selain itu, Husein Latief menjelaskan bahwa yang tidak kalah pentingnya yaitu pembinaan pelatih dan pembinaan atlet dan berharap di PON mendatang mampu meraih prestasi, Sukses Prestasi, ingin meningkatkan prestasi dari tahun ke tahun tidak bertambah surut terus semangat. Dengan demikian nantinya diharapkan mampu melahirkan dan mencetak atlet yang berprestasi seperti lahirnya Yayuk Basuki yang lain dari Jatim, Pengprov Pelti Jatim minta dukungan dari PB Pelti, KONI pusat dan KONI Jatim untuk merealisasikannya.

Husein Latief lebih lanjut menegaskan, bahwa dirinya dan pengurus secepatnya bakal menggelar rapat kerja (Raker) guna membuat program-program kegiatan. Seperti Persami, turnamen-turnamen di daerah.

"Saya ingin para petenis di daerah bisa terus berkembang. Ini sekaligus pembinaan atlet sehingga Jatim bisa berjaya di PON mendatang," kata Husein Latief usai pengukuhan kepengurusan Pelti Jatim di Surabaya, Sabtu (16/3/2013).

Husein meminta dukungan dari berbagai pihak dalam melakukan pembinaan atlet. Harapannya, Jatim memiliki petenis dengan kualitas bagus dan kedepannya bisa berprestasi. "Kami berharap di Jatim muncul Yayuk Basuki baru. Untuk mewujudkan itu kami minta dukungan dari semua pihak," terang Husein.

Jumlah kepengurusan Pelti Jatim kali ini bisa dibilang cukup ramping. Jumlah pengurus hanya 40 orang dan didalamnya ada pembentukan enam koordinator wilayah (Korwil) se Jatim.

Korwil ini merupakan struktur baru. Ini dibentuk supaya memudahkan koordinasi di wilayah-wilayah. Korwil jadi ujung tombak dan kepanjangan tangan pembinaan di kabupaten/kota Jatim.



Ilustrasi

ANTWERP BERLIAN KECIL DARI BELGIA

“Pelabuhan Antwerp masuk dalam daftar pelabuhan terbesar dan tersibuk di dunia. Seperti apa kenyataannya? Ini dia oleh-oleh partisipan APEC Seminar dari sana.”

Wakil dari Pelindo III berangkat menuju Antwerp Belgia sebagai participant APEC seminar on “Port Security” yang dilangsungkan di Antwerp-Belgia tanggal 4 sampai 16 Maret 2013 lalu. Terbayang sudah kelelahan kami selama perjalanan udara sejak Surabaya sampai *landing* di Brussel karena bila dihitung lamanya kami diatas awan total 17 jam. Kami berangkat dari Surabaya hari Sabtu tanggal 2 Maret pukul 12.45 wib menuju Jakarta dengan membawa masing-masing 1 tas/ransel dan 1 koper. Setibanya di Jakarta sambul menunggu chek-in kami makan siang, baru pukul 16.00 wib chek-in dibuka dan 1 koper per penumpang dibagikan sehingga total 2 koper dibagikan.

Bila melebihi 1 koper per penumpang akan ditambahkan biaya tambahan 100euro/koper tanpa

melihat berat barang (terjadi pada salah satu peserta Malaysia kelebihan bagasi 1 koper dari Schipol/Amsterdam dengan tujuan Kuala Lumpur). Biaya boarding pas di Jakarta dikenakan Rp. 150.000,- per penumpang, sedangkan di bandara luar negeri (Eropa) sudah masuk di dalam tiket. Setelah chek-in yang dilakukan selanjutnya menuju counter Imigrasi dan melakukan scanning pasport dan sidik jari untuk memudahkan urusan keimigrasian (sistem yang lama harus mengisi blanko dan melakukan pengecekan dan wawancara oleh petugas Imigrasi) hal tersebut terbukti pada waktu kedatangan di Sciphol/Amsterdam dan kedatangan kembali ke Jakarta cukup menscanning pasport urusan keimigrasian jadi mudah (di kuala lumpur masih menggunakan metode manual).

Setelah urusan imigrasi beres, kami berangkat menuju Sciphol/Amsterdam dari Jakarta pukul 21.55. wib dengan menggunakan pesawat Boing 777, transit di bandara Kuala Lumpur jam 23.55 waktu setempat (lebih 1 jam dari wib). Tiba di Kuala Lumpur, kami turun dari pesawat untuk transit selama 1 jam, kemudian berangkat menuju Sciphol/Amsterdam. Kami tiba di tujuan hari Minggu jam 05.55 waktu setempat (beda waktu 6 jam lebih awal dari wib) dan transit selama 1 jam untuk melanjutkan perjalanan ke Brussel.

Letih dan jenuh bercampur jadi satu tapi untungnya urusan imigrasi di Eropa cukup *simple* dan tidak bikin repot. Cukup menscanning pasport, langsung menuju tempat boarding dan ganti pesawat yang lebih kecil yaitu Fokker 70 turboprop untuk tujuan Brussel ibukota negara Belgia. Perjalanan menuju ke Brussel dapat dilakukan dengan naik kereta api seharga 16 uero selama 2 jam. Kami mengalami pengalaman yang mengecewakan terhadap bagasi dimana dengan terlalu pendeknya waktu transit dan pindah pesawat sehingga pada saat pesawat akan *take off*, diperintahkan kembali ke apron untuk dilakukan pengecekan karena ada kesalahan pada bagasi sehingga ada beberapa bagasi yang diturunkan. Hal tersebut dapat diketahui pada saat sampai di bandara Brussel, kami kehilangan bagasi.

Dari bandara Brussel menuju ke Antwerpen dapat ditempuh dengan beberapa pilihan kendaraan yaitu dengan menggunakan Taxi sekitar 20 uero, bus 10

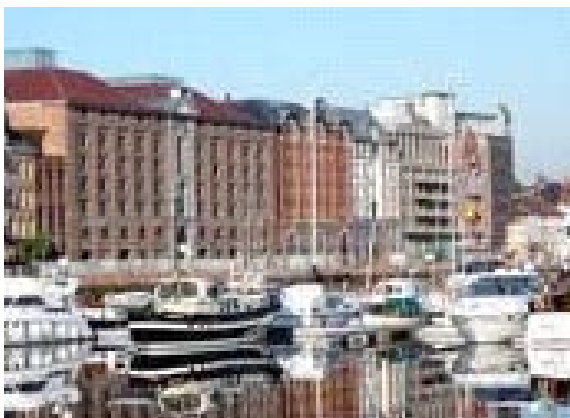
uero, dan kereta api 10,6 uero, masing-masing dapat ditempuh selama 1 jam sampai di Antwerpen. Kami memilih dengan menggunakan angkutan yang termurah yaitu dengan bus, dan tujuan akhir yaitu turun di depan stasiun Antwerp Central pada hari Minggu tanggal 3 Maret 2012 pukul 07.10 waktu setempat (13.10 wib) dengan suhu 4 °C (bulan Maret masuk musim semi), dimana hotel tempat kami menginap letaknya ada di belakang stasiun Antwerp Central.

Apabila menggunakan kereta api, tiba di stasiun Antwerp Central segera akan terlihat bahwa ini adalah kota metropolis yang ramai, nyata, tempat pertemuan segala budaya. Di depan stasiun terdapat taman dan banyak restaurant dengan semua rasa



Ilustrasi

masakan kecuali masakan Indonesia dan bersantai dengan minuman di teras sepanjang jalan, terdapat pula Chinatown yang menjual barang-barang dari Asia. Stasiun Anwerp Central terdapat 4 tingkat bangunan masing-masing 4 jalur rel. Kalau berjalan di dalam dan di sekitar stasiun melalui distrik berlian internasional yang terkenal dalam galeri belanja De Keyserleiand terdapat toko-toko yang menjual perhiasan berupa berlian dan emas, dimana pusat pengrajin dan penjualan berlian di Eropa terbesar ada di kota Antwerpen. Di dalam stasiun terdapat sedikit pengemis. Karena kedatangan kami terlalu pagi sehingga tidak bisa check-in, untuk mengisi waktu kami ingin berkeliling mengenal kota Antwerpen.



Ilustrasi

“
Pelabuhan
Antwerp
merupakan
pelabuhan
terbesar ke
2 di Eropa
setelah
pelabuhan
Rotterdam
(Belanda)
”



WILLKOMMEN IN ANTWERP

Perjalanan panjang dan melelahkan kami berakhir di kota ini. Akhirnya tibalah kami di Antwerp, sebuah kota metropolis di sungai Scheldt Belgia. Selama ini, kami hanya tahu soal Tintin (tokoh komik terkenal, Red) dan coklat Belgia. Ternyata kota kecil Antwerp menyimpan potensi sumber daya alam yang besar yaitu berlian. Berlian yang banyak diperdagangkan di Amsterdam Belanda, ternyata berasal dari Antwerp.

Kota-kota di Eropa khususnya kota Anwerp kebersihan selalu dijaga dimana setiap pagi jalan, trotoar dan taman selalu dibersihkan dengan alat penghisap sampah, terdapat bak sampah yang setiap pagi selalu diangkut dengan truk sampah, khusus untuk trotoar setelah dibersihkan dari sampah kemudian disemprot dengan air guna menghilangkan es dan kotoran binatang yang melekat pada trotoar. Sayangnya penduduk di Anwerp, Brussel, Amsterdam dan Paris tidak tertib dalam membuang puntung rokok. Kalau dalam berlalulintas mereka taat dan patuh terhadap aturan yang berlaku.



Pelabuhan Antwerp merupakan pelabuhan terbesar ke 2 di Eropa setelah pelabuhan Rotterdam (Belanda) dengan total bongkar/muat kargo sebesar 184 juta ton pada tahun 2012 didalamnya termasuk produksi bongkar/muat kontainer 8,6 juta TEU's. Total kapasitas per tahun lapangan penumpukan untuk kontainer adalah 14 juta TEU's dengan produktivitas krane tertinggi di Eropa yaitu di atas 40 box/crane/jam. Terminal kontainer di pelabuhan Anwerp dapat diakses oleh kapal kontainer 15.500 TEU's, dijalankan oleh peralatan serba otomatis.

Pelabuhan Antwerp memiliki luas 13.057 ha, panjang dermaga 163 km, jalur kereta api 1.061 km, jalan 409 km dan area penumpukan : 556 ha. Pelabuhan Antwerp memiliki fasilitas dock / kolam pelabuhan dengan sistem lock yang dibangun sejak masa kekuasaan **Napoleon Bonaparte** dan **Pangeran William**, masing-masing dock dibangun bersebelahan dan hanya dipisah sebuah jalan. Hingga saat ini ke dua dock tersebut keadaannya masih sangat terawat dan masih berfungsi sebagai tambatan kapal-kapal yacht, keamanan dock ini sangat terjamin dengan system



pengawasan/ kontrol akses ke masing-masing yacht. Kedua dock ini merupakan salah satu dock tertua di Port of Antwerp yang masih terpelihara dengan baik hingga saat ini, hal ini dapat terlihat dari kebersihan dari sisi darat maupun perairannya yang terbebas dari kotoran dan sampah. Acara bersih-bersih, nampaknya sudah jadi pemandangan lazim yang terlihat setiap hari di Antwerp termasuk di depan Hotel Lindner Antwerp tempat kami menginap sampai acara berakhir nanti. Pesona Antwerp lainnya bisa disimak di edisi berikutnya... (bersambung)

MENJENGUK UWAK KE TANJUNG PUTING

“Peliaran kembali Orang Utan ke habitat aslinya, dimaksud untuk menjaga keseimbangan hayati”



MESKIPUN jelas berdomisili di Jl. Utan Kayu Jakarta, tetapi Mience tak memiliki akta kelahiran, hingga tidak seorangpun yang tahu asal usulnya. Keterangan dari “ayah-ibunya” hanya menyebutkan, bahwa Mience yang kala itu belum berumur satu tahun menjadi anggota keluarga mantan pegawai pegadaian itu, setelah terjadi adopsi bawah tangan di Pasar Gaplok dengan “uang mahar” Rp. 1,5 juta.

Saat petugas Balai Konservasi Sumber Daya Alam (BKSDA) datang dan menjelaskan demi kebaikan masa depan Mience yang sudah berumur empat tahun, ia harus dimasukkan ke program rehabilitasi agar mampu hidup di habitat aslinya, “ayah-ibu” dan “kakak-kakaknya” merasa agak keberatan. Berkat negosiasi yang diseling penjelasan adanya ancaman pidana bagi mereka

yang memelihara satwa dilindungi, Mience-pun dilepas dengan airmata.

Mience hanya salah satu dari ribuan *Pongo pygmaeus* yang kini menjadi penghuni Taman Nasional Tanjung Puting, di Kecamatan Seihabang, Kabupaten Kotawaringin Barat, Kalimantan Tengah. Keberadaan konservasi satwa dilindungi inilah, antara lain yang memberi berkah bagi Pelabuhan Cabang Kumai, dengan kunjungan kapal-kapal cruise pengangkut wisatawan mancanegara (wisman) yang bermaksud mengunjungi kera besar yang oleh orang Betawi disebut sebagai “Uwak Aung”.

Cagar Alam

Taman Nasional Tanjung Puting merupakan konservasi cagar alam yang berada di semenanjung mirip cula badak di bagian barat daya Provinsi Kalimantan Tengah. Di sini terdapat Konservasi

Orang Utan terbesar di dunia dengan populasi diperkirakan sekitar 30.000 sd 40.000 Orang Utan yang tersebar di Taman Nasional dan juga diluar Taman Nasional.

Selain itu Taman Nasional Tanjung Puting juga merupakan cagar alam bagi kelestarian *biosfer* yang ditunjuk pada tahun 1977, dengan area inti Taman Nasional Tanjung Puting seluas 415.040 hektar yang ditetapkan pada tahun 1982. Awalnya, Taman Nasional Tanjung Puting merupakan cagar alam dan suaka margasatwa dengan luas total 305.000 hektar.

Dengan status sebagai Taman Nasional dan cagar alam untuk kelestarian biosfer, diharapkan lokasi ini dapat terjaga kelestariannya, karena merupakan salah satu daya tarik pariwisata di Indonesia. Sejauh ini, upaya konservasi cukup menarik minat bagi wisatawan maupun peneliti luar negeri, yang umumnya berasal dari negara-negara Jerman, Belanda, Amerika Serikat, Kanada, dan lain sebagainya.

Berbeda dengan Konservasi Orang Utan yang terdapat di bagian Kalimantan lain yang untuk upaya pelestarian satwa dilindungi dilakukan dengan cara mendirikan hutan buatan, maka di Tanjung Puting dapat disaksikan secara langsung habitat alami Orang Utan di alam liar. Tanjung Puting pada awalnya merupakan cagar alam dan suaka margasatwa dengan luas total 305.000 ha.

Akomodasi Berbintang

Bagi calon wisatawan yang bermaksud untuk berkunjung ke Tanjung Puting, dapat menggunakan referensi akomodasi dari [Gonla](#). Cara yang terbaik untuk sampai ke lokasi, adalah dengan menggunakan kapal klotok. Disebut demikian, karena sesuai dengan suara dari mesin penggeraknya yang selama pelayaran mengeluarkan bunyi: tok-tok-tok sehingga masyarakat sekitar memberi nama kendaraan air ini dengan sebutan "Kapal Klotok".

Angkutan periaran tradisional Kapal Klotok ini, merupakan akomodasi yang pada kondisi tertentu cukup nyaman. Ia dapat memuat penumpang 7 sampai dengan 12 orang penumpang. Dengan kecepatan laju yang tidak terlalu kencang, di sepanjang pelayarannya pengguna jasa dapat menikmati pemandangan pada Daerah Aliran Sungai Sekonyer yang berwarna cokelat.

Pelayaran menembus hutan dan lahan pertanian yang diseling riam serta pelebaran batang sungai di sepanjang menyusuri sungai, para penumpang juga dapat menikmati *sunset*, yang disusul dengan kerik-kerdip kunang kunang serta satwa liar yang kadang terlihat beristirahat di pinggiran sungai.

Dari data yang didapat, sebagian besar pengunjung Taman Nasional Tanjung Puting merupakan wisatawan asing. Hal tersebut terjadi, karena tingginya minat dari warga asing untuk melihat dari dekat kehidupan makhluk yang oleh Charles Darwin disebut sebagai keluarga dekat *homo sapien* alias manusia berbudaya. Bagi wisatawan domestik, Daerah Tujuan Wisata (DTW) ini bukannya dinilai kurang menarik, tetapi berdasar penghasilan per kapita nasional, biaya mengunjungi Taman nasional Tanjung Puting masih terhitung cukup mahal.

Disebabkan banyaknya wisman yang berkunjung ke Tanjung Puting khususnya dari Kotawaringin Barat umumnya, membuat masyarakat Pangkalan Bun serta mereka yang menghuni lingkungan dekat Taman Nasional, mulai lebih memperhatikan konsep peningkatan pelayanan dalam berinteraksi dengan wisman. Salah satunya ialah pada saat menaiki kapal klotok, sudah mulai diusahakan pelayanan yang tidak kalah dengan pelayanan hotel berbintang. Para pemandu wisata maupun nakhoda kapal berusaha menampilkan keramah-tamahan yang jadi salah satu ciri budaya Indonesia. Kepada mereka ditawarkan berbagai jenis makanan khas Indonesia dengan cita rasa masakan yang cukup lezat, sesuai dengan standar kuliner kota besar. Mungkin karena mereka telah terbiasa melayani wisman, sehingga standar kualitas pelayanannya pun cukup bagus.

Satu hal yang bisa memberi kesan khusus bagi penggemar wisata luar ruang di alam terbuka, jika malam tiba dan datang saatnya harus beristirahat, wisatawan dapat tidur di atas kapal klotok. Untuk menghindari gangguan nyamuk dan serangga tropis lainnya, pada tempat istirahat telah disiapkan kelambu, sementara untuk keamanan, awak kapal akan berjaga sepanjang malam.

Fakta Unik

Selain menjadi habitat Orang Utan, Taman Nasional Tanjung Puting juga

dihuni oleh *Tarsius (Tarsius Wallacei)*, satwa kecil "pemalas" yang hanya mau bergerak secara lamban, yang di tempat lain disebut sebagai lemur ternyata terdapat juga di Taman Nasional Tanjung Puting. Satwa yang digolongkan alam keluarga beruang terkecil ini mempunyai habitat asli di Cagar Alam Tangkoko, Sulawesi Tengah. Mengingat bahwa Kalimantan berada di sebelah barat Garis Wallace yang merupakan garis imajiner pembeda kasanah satwa antara Kawasan Barat dengan Kawasan Timur Indonesia, maka keberadaan si pemalas bermata lebar ini di Taman Nasional Tanjung Puting ini perlu mendapat kajian tersendiri. Apakah memang ada "bocoran" habitat satwa yang menerobos Garis Wallace, atau memang ada kesengajaan mengembangkannya di habitat barunya di belantara Kalimantan Tengah.

Tumbuhan endemik yang terdapat di Taman Nasional Tanjung Puting adalah kayu ulin atau yg dikenal dengan sebutan kayu besi. Kayu ini merupakan tumbuhan asli pulau Kalimantan, adalah jenis kayu yang paling keras di antara semua jenis kayu. Karenanya kayu ini dapat bertahan di segala medan cuaca, jika terkena air akan semakin keras. Saking kerasnya, kayu ulin terhindar dari serangan rayap dan lapuk oleh air, karena itu selain untuk bahan bangunan rumah, juga digunakan untuk membangun perahu tradisional.

Tentang perilaku Orang Utan yang perlu diketahui, antara lain: mempunyai sifat soliter atau lebih senang menyendiri. Tetapi Orang Utan betina baru bersifat semi soliter, manakala mempunyai anak dan harus menjaga anaknya sampai besar dan cukup mandiri untuk menjalani hidup sendiri di hutan. Berbeda dengan manusia Orang Utan betina baru akan melahirkan kembali paling cepat setelah anaknya cukup besar dan mencapai usia sekitar empat tahun.

Perhatian khusus bagi wisatawan wanita yang bermaksud "menjenguk uwak" di Taman Nasional Tanjung Puting, diharap mengenakan busana yang semestinya dalam rangka menjaga keamanan diri. Sebab selama ini telah terbukti bahwa Orang Utan pria mempunyai ketertarikan secara seksual terhadap manusia berkelamin perempuan.***

AUDIT BERBASIS RISIKO (RISK BASED AUDIT)

RISK BASED
AUDIT

“
Audit Berbasis
Risiko adalah
metodologi
pemeriksaan yang
dipergunakan
untuk memberikan
jaminan bahwa
risiko telah
dikelola di
dalam batasan
risiko yang
telah ditetapkan
manajemen...
”

Risiko secara umum diartikan sebagai suatu kejadian/kondisi yang berkaitan dengan hambatan dalam pencapaian tujuan. Pengertian risiko berkaitan dengan “adanya tujuan”, sehingga apabila tidak ada tujuan yang ditetapkan maka tidak ada risiko yang harus dihadapi. Jadi, jika tujuan auditor intern adalah untuk mendukung pencapaian tujuan yang ditetapkan instansi, maka auditor intern dalam penugasan auditnya juga harus memperhatikan seluruh risiko yang mungkin dihadapi oleh organisasi dalam rangka mencapai tujuannya.

Dengan mengenali risiko inilah auditor intern akan mampu memberikan masukan kepada auditi sehingga auditi dapat meminimalisasi dampak risiko.. Pengelolaan risiko ini dilakukan dengan membangun pengendalian intern. Dengan kata lain pengendalian intern merupakan suatu proses untuk mengelola risiko. Oleh karena itu, auditor dalam setiap penugasan audit harus mempertimbangkan (peduli) terhadap risiko-risiko tersebut.

Berkaitan dengan risiko tersebut, tugas auditor intern mencakup pula tugas:

1. Mengidentifikasi risiko-risiko yang akan dihadapi,
2. Mengukur atau menentukan besarnya risiko tersebut,
3. Mencari jalan untuk menghadapi dan menanggulangi risiko,
4. Menyusun strategi untuk memperkecil maupun mengendalikan risiko yang meliputi langkah-langkah pengoordinasian pelaksanaan penanggulangan risiko,
5. Mengevaluasi program penanggulangan risiko yang telah dibuatnya.

Di samping hal-hal yang diuraikan di atas, dalam melakukan audit, auditor akan berhadapan pula dengan kemungkinan disajikannya laporan keuangan atau pertanggungjawaban manajemen yang dengan sengaja disusun tidak benar, untuk kepentingan pribadi berbagai anggota manajemen ataupun pimpinan atau pihak-pihak berkepentingan dalam suatu unit organisasi.

Apakah Audit Berbasis Risiko itu ?

Audit Berbasis Risiko pada prinsipnya adalah metodologi pemeriksaan yang dipergunakan untuk memberikan jaminan bahwa risiko

telah dikelola di dalam batasan risiko yang telah ditetapkan manajemen pada tingkatan korporasi.

Dalam menerapkan Audit berbasis Risiko ada 2 hal utama yang harus dipahami oleh Satuan Pengawasan Intern (Internal Auditor) yaitu:

1. Aspek pengendalian internal dari setiap proses bisnis yang terkait
2. Risiko dan faktor-faktor pengendalian guna mendukung pencapaian sasaran perusahaan

Pendekatan dan metodologi audit berbasis risiko yaitu:

1. Asesmen Risiko

Tahapan yang digunakan untuk menentukan frekuensi, intensitas, dan waktu audit dengan cara mengidentifikasi, mengukur, dan menentukan prioritas risiko agar keterbatasan sumber daya yang kita miliki dapat diarahkan ke area dengan bobot risiko tinggi. Tahap ini dapat ditiadakan bilamana profil risiko (risk profile) yang dihasilkan oleh Subdit MARIMUTU sudah tersedia dan dapat diyakini keandalannya

Pada tahap ini, Satuan Pengawasan Intern juga perlu menetapkan kriteria auditable units antara lain:

- Unit tersebut memberikan kontribusi yang berdampak cukup besar pada tujuan perusahaan
- Justifikasi biaya pengendalian atas unit yang memiliki potensi kerugian yang lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengendalian termasuk biaya audit.

2. Penyusunan Program Audit Internal

Berdasarkan hasil asesmen risiko, masing-masing auditable units ditetapkan nilai akhirnya menggunakan faktor risiko seperti:

- Audit Assurance; Melihat relevansi hasil kajian audit periode sebelumnya atas area yang memiliki risiko dengan rating tinggi
- Materialistis; Mengkaji area yang memiliki dampak risiko tinggi dengan menggunakan parameter keuangan maupun non keuangan
- Residual Risk; Nilai risiko yang telah memperhitungkan faktor positif yang dimiliki perusahaan seperti pengendalian internal
- Audit Judgement; Pertimbangan auditor atas perubahan sistem dan

prosedur, restrukturisasi organisasi yang mempunyai dampak kepada area tertentu

3. Pelaksanaan Program Audit Internal

- Mengkaji keselarasan sasaran unit operasional, direktorat, dan individu dengan tujuan perusahaan; Auditor Internal harus memastikan bahwa tujuan bisnis sudah diterapkan secara efektif dan telah dikomunikasikan ke seluruh tingkatan dalam organisasi.
- Mengevaluasi efektivitas ketersediaan, kuantifikasi, dan penerapan selera dan batasan risiko (corporate risk appetite and risk tolerance) berdasarkan kebijakan dan prosedur di dalam perusahaan; Auditor Internal harus dapat memberikan keyakinan bahwa manajemen bekerja dalam parameter risiko yang telah ditetapkan.
- Mendeteksi analisis kesenjangan praktik manajemen risiko dan prosedurnya berdasarkan kerangka kerja yang telah ditetapkan; Auditor Internal harus melakukan evaluasi terhadap proses implementasi kerangka kerjapenerapan manajemen risiko yang telah didokumentasikan

dan diyakini dapat memfasilitasi perubahan dinamis perusahaan.

- Menguji efektivitas dan perlindungan terhadap informasi dan akses terhadap pengendalian; Auditor Internal harus memahami rancangan pengendalian dan ketepatannya berhubungan dengan bagaimana suatu tindakan pengendalian tersebut dilakukan secara konsisten sesuai dengan arah dan kebijakan perusahaan.
- Menyediakan jaminan independen dan berfungsi sebagai konsultan internal dalam rangka memastikan pencapaian tujuan perusahaan; Auditor Internal harus memberikan jaminan yang obyektif kepada Direksi bahwa risiko bisnis telah dikelola secara tepat dan pengendalian internal telah berjalan secara efektif

Perbandingan audit terpadu dengan audit berbasis risiko

Untuk lebih memperjelas perbandingan antara audit terpadu dengan audit berbasis risiko dapat digambarkan dalam penjabaran melalui matriks di bawah ini:

No	Audit Terpadu	Audit Berbasis Risiko
1.	Perhatian auditor dititikberatkan pada risiko manajemen dalam kaitannya dengan pencapaian tujuan audit. Auditor akan melakukan analisis atas risiko manajemen yang mempengaruhi tujuan auditnya. Semakin memadai pengendalian intern maka pengujian dan pembuktian audit (besarnya sample pengujian) yang harus dilakukan akan berkurang.	Perhatian auditor lebih jauh lagi dititikberatkan pada penaksiran atas risiko (risk assessment). Auditor melakukan penaksiran risiko bukan hanya semata-mata untuk audit namun lebih difokuskan pada risiko atas kelangsungan dan perkembangan aktivitas dalam rangka pencapaian tujuan manajemen.
2	Auditor berfokus pada kejadian dan kondisi masa lalu yang berdampak pada tujuan audit yang telah ditetapkan dengan tujuan untuk menilai tingkat kewajarannya	Auditor mencoba membuat skenario risiko di masa kini dan di masa depan yang akan berdampak pada pencapaian tujuan organisasi. Sehingga dalam memberikan rekomendasi audit, lebih dititikberatkan pada pengelolaan risiko (risk management) selain pengelolaan pengendalian (management control).
3.	Laporan audit merupakan informasi yang disampaikan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan pengguna laporan sesuai tujuan audit yang sudah ditetapkan, terutama mengenai berfungsi atau tidaknya pengendalian.	Dalam laporan audit, auditor lebih menitikberatkan pada pengungkapan proses yang memiliki risiko dibandingkan pengungkapan berfungsi atau tidaknya suatu pengendalian.
4.	Pendekatan proses auditnya berbasis sistem (system based audit). Audit berbasis sistem dilaksanakan atas dasar keberadaan suatu sistem yang sesungguhnya ada dan pengendalian yang dijalankan terkait dengan sistem tersebut. Oleh karena itu dengan sistem yang ada, dianggap akan mampu mengatasi semua risiko. Biasanya pengujian dilakukan dengan "kuesioner internal kontrol", yaitu dokumen standar yang digunakan dalam setiap penugasan audit.	Pendekatan proses auditnya berbasis risiko (risk based audit). Audit berbasis risiko dilaksanakan atas dasar risiko-risiko dan melaporkan kepada pihak manajemen apakah risiko-risiko tersebut telah dapat dikelola dengan baik atau sebaliknya. Dalam hal ini proses ABR dilaksanakan untuk mengelompokkan sejumlah risiko-risiko, dan proses menggambarkan "sesuatu yang logis" dan bukan kondisi aktual. Jika terdapat suatu risiko tetapi tidak termasuk di dalam proses yang ditetapkan maka harus dipecahkan melalui proses yang baru.
5.	Alokasi waktu pemeriksaan : Time Allocation for Each Phase in Traditional Audit Process Time Allocation for Each Phase in Risk-based Audit Process	

Peranan Satuan Pengawasan Intern Pelindo III dalam Audit Berbasis Risiko

Agar Audit Berbasis Risiko dapat berhasil dengan baik diperlukan kerjasama antara auditor intern dengan manajemen (dalam hal ini diwakili oleh Subdit MARIMUTU) dalam melakukan penilaian kelemahan pengendalian diri sendiri (*control self assessment*). *Control self assessment* merupakan proses dimana manajemen melakukan *self assessment* terhadap pengendalian atas aktivitas pada unit operasional masing-masing dengan bimbingan auditor intern.

Dalam hal ini, **manajemen / Subdit MARIMUTU melakukan identifikasi risiko** kegiatan serta mengevaluasi apakah telah ada pengendalian yang dapat mengurangi risiko tersebut serta mengembangkan rencana kerja (*action plan*) untuk meningkatkan pengendalian yang ada. Manfaat utama dari *control self assessment* oleh manajemen / Subdit MARIMUTU adalah adanya kesadaran bahwa tanggung jawab untuk menilai risiko dan mengendalikan aktivitas suatu organisasi berada di tangan manajemen sendiri sehingga dapat meningkatkan kepedulian terhadap pengendalian intern.

Pendekatan Audit Berbasis Risiko memerlukan keterlibatan auditor intern dalam melakukan **penaksiran risiko (*risk assessment*)**. *Risk assessment* menyoroti peran auditor intern dalam mengidentifikasi dan menganalisis risiko-risiko yang dihadapi entitas. Oleh karena itu diperlukan sikap proaktif dari auditor intern dalam mengenali risiko yang dihadapi manajemen dalam mencapai tujuan organisasinya. Auditor intern dapat menjadi mitra manajemen dalam meminimalkan risiko kerugian (*loss*) serta memaksimalkan peluang (*opportunity*) yang dimiliki entitas. Penentuan tujuan dan ruang lingkup audit serta alokasi sumber daya auditor intern sepenuhnya didasarkan pada prioritas tingkat risiko yang dihadapi organisasi.

Sejalan dengan evolusi peran auditor intern dan perubahan paradigma dari pihak manajemen, maka pandangan terhadap risiko juga berubah, yaitu:

1. bila sebelumnya hanya auditor yang tertarik dengan masalah pengelolaan risiko audit, pada paradigma baru, pihak-pihak yang terkait dengan manajemen organisasi mulai tertarik dengan manajemen risiko;

2. pendekatan dalam menangani risiko yang tadinya dilakukan secara terpisah-pisah (*fragmentasi*) dan tidak mengenal kebijakan risiko (*risk policy*), saat ini pengelolaan risiko telah terfokus, terkoordinasi dan telah ditetapkan kebijakan dalam penanganannya;
3. kegiatan auditor yang tadinya berupa: inspeksi, deteksi dan reaksi terhadap risiko, pada saat ini lebih mengarah pada: antisipasi, pencegahan dan monitoring risiko;
4. pendekatan lama menganggap bahwa sumber risiko adalah orang-orang di dalam dan di luar organisasi, saat ini yang dianggap sebagai sumber risiko adalah proses.

Peranan Satuan Pengawasan Intern Pelindo III dalam pelaksanaan audit berbasis risiko di perusahaan antara lain:

1. Satuan Pengawasan Intern dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko mulai dari memfokuskan pekerjaan audit pada risiko signifikan Perusahaan, yang telah diidentifikasi oleh fungsi manajemen risiko Perusahaan / Subdit Manajemen Risiko dan Mutu dan melakukan audit atas proses manajemen risiko lintas organisasi guna memastikan pengelolaan risiko yang telah teridentifikasi
2. Satuan Pengawasan Intern berperan aktif sebagai konsultan internal yang melakukan training dan edukasi bagi staf lini dalam memastikan efektivitas pengendalian internal
3. Satuan Pengawasan Intern memberikan dukungan dan partisipasi aktif dalam proses pengendalian internal perusahaan
4. Satuan Pengawasan Intern melakukan koordinasi pelaporan audit berbasis risiko kepada Direksi dan Dewan Komisaris, dan Komite Audit

Aspek-aspek yang perlu dipahami oleh Auditor

Aspek-aspek yang perlu dipahami auditor dalam melakukan pendekatan Audit Berbasis Risiko adalah sebagai berikut.

1. Dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko, auditor perlu mengidentifikasi proses bisnis yang memiliki risiko yang menghambat pencapaian tujuan manajemen. Misalnya dalam audit Operasional, risiko tidak tercatatnya

pendapatan yang besar/tinggi pada penyajian laporan pendapatan. Pendapatan jasa yang memiliki tingkat risiko yang tinggi tersebut akan memerlukan pengujian yang lebih mendalam.

2. Dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko, auditor perlu memperhitungkan Risk dan Audit Unverser (RAU), dimana Risk dan Audit Unverser adalah merupakan alat dokumentasi audit yang menggambarkan perhitungan audit rating dari beberapa faktor yang dapat membengaruhi frekuensi audit suatu aktivitas bisnis yang dapat mempengaruhi tingkat prekuensi audit.
3. Dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko, auditor perlu melakukan pemutakhiran jumlah auditi yang berpotensi untuk diaudit berdasarkan risk universe yang disampaikan oleh Subdit MARIMUTU secara berkala. Audit Universe di susun ke dalam format yang sistematis untuk memudahkan monitoring penetapan prioritas audit atas Auditi ke dalam PKAT dari waktu ke waktu.
4. Dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko, auditor perlu membandingkan Setiap risk profile yang disampaikan oleh Subdit MARIMUTU kepada SPI dengan hasil profil risiko yang dinilai secara mandiri oleh Pemilik Risiko dengan hasil pemeriksaan sebelumnya serta beberapa faktor risiko lainnya yaitu:
 - a. tingkat materialitas aset unit kerja terkait terhadap Perusahaan;
 - b. pelaksanaan audit sebelumnya;
 - c. tindak lanjut yang belum terselesaikan; dan
 - d. perhatian Manajemen.
5. Dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko, auditor perlu melakukan penilaian prioritas audit, hasil penilaian prioritas audit tersebut direkap untuk dimasukkan kedalam format PKAT untuk dapat dievaluasi dan ditindaklanjuti untuk disahkan oleh kepala SPI;
6. Dalam menerapkan Audit Berbasis Risiko, auditor perlu memperhitungkan faktor risiko lainnya yang telah ditambahkan dilakukan penilaian akhir atas eksposur risiko yang mencerminkan prioritas dan frekuensi audit atas audite.



NARKOBA, KESENANGAN SEMU BERUJUNG MAUT

Sudah tak asing lagi, kita sudah sering mendengar Narkoba dalam kehidupan kita sehari-hari. Baik melalui pemberitaan melalui televisi, koran, tetangga kita, bahkan mungkin orang-orang terdekat kita. Korban penyalahgunaan Narkoba, perdagangan gelap Narkoba, bandar, pecandu, bahkan mungkin tewasnya seseorang karena Narkoba, seperti sudah menjadi hal yang wajib untuk diberitakan. Akan tetapi, tahukan kita apa itu Narkoba? Berikut adalah penjelasan singkat mengenai Narkoba.

Narkoba merupakan singkatan dari **N**arkotika, **P**sikotropika, dan **B**ahan adiktif lainnya. Secara umum dampak negatif penyalahgunaan Narkoba dapat mengakibatkan kekerasan, overdosis, kriminalitas, putus sekolah, kecelakaan lalu lintas/tempat kerja, gangguan mental, sosial ekonomi, penyakit HIV/AIDS, paru-paru, jantung, dan hepatitis.

NARKOTIKA

Berasal dari tanaman atau bukan tanaman atau zat sintetis maupun semi sintetis yang dapat menyebabkan penurunan atau perubahan kesadaran, hilangnya rasa, mengurangi bahkan sampai menghilangkan rasa nyeri dan dapat menimbulkan ketergantungan.

JENIS-JENIS NARKOTIKA:

1. Heroin

Merupakan turunan dari morfin atau opioda semisintetis dengan proses kimiawi yang dapat menimbulkan ketergantungan/kecanduan yang berlipat ganda dibandingkan dengan morfin.

Beberapa dampak negatif yang ditimbulkan akibat konsumsi heroin antara lain kulit kering, gatal, infeksi kulit, rabun saat malam, kurangnya dorongan seks, detak jantung

lambat dan tidak teratur, hepatitis, AIDS, stroke, serangan jantung, kematian akibat overdosis dan sejumlah efek negatif lainnya.

2. Kokain

Merupakan bubuk kristal putih yang didapat dari ekstraksi serta isolasi daun COCA (Erythroxylon Coca). Adalah jenis stimulan karena dapat menjadi perangsang pada sambungan syaraf dengan cara diminum dengan dicampur minuman. Bisa juga dihisap seperti rokok, disuntik ke pembuluh darah, dihirup dari hidung dengan pipa kecil, dan beragam metode lainnya.

Efek negatif penggunaan Kokain antara lain merasa memiliki kegembiraan yang berlebihan, harga diri merasa tinggi, sensitif dan mudah berkelahi, sering berbohong. Pada mata dapat menimbulkan manik mata melebar, dapat tidur sehari-hari tanpa makan dan minum. Dapat menyebabkan mual, muntah angin, dan sering kejang. Efek negatif juga menyerang jantung yang mengakibatkan tekanan darah tinggi, gelisah, dan keringat dingin.

3. Ganja

Merupakan jenis Narkotika yang berasal dari daun dan pucuk bunga tanaman Cannabis Sativa yang berwarna hijau. Bila masih segar dan menjadi kecoklatan bila dikeringkan. Zat getah ganja yang kering bernama hasis, dan apabila dicairkan menjadi sebuah minyak yang disebut minyak kanabis. Minyak tersebut sering digunakan sebagai campuran rokok atau lintingan tembakau yang disebut sebagai cimenk, joint, spleft, dan sebagainya.

Dampak negatif penggunaan ganja antara lain tidak peduli pada lingkungan, struktur syaraf rusak, apatis, depresi, mata merah, kerusakan ginjal, dan kerusakan pada hati (liver).

PSIKOTROPIKA

Merupakan zat atau obat, baik alamiah maupun sintesis bukan narkotika, yang berkhasiat psikoaktif melalui pengaruh selektif pada susunan saraf pusat yang menyebabkan perubahan khas pada aktivitas mental dan perilaku.

JENIS-JENIS PSIKOTROPIKA:

1. Ekstasi

Merupakan zat sintesis amfetamin yang diproduksi di sebuah pabrik gelap. Dibuat dalam berbagai bentuk dan ukuran seperti pil dan kapsul. Ekstasi memiliki sifat stimulan yang bekerja dan merangsang syaraf pusat otonom. Pemakai biasanya merasa gembira dan sangat percaya diri. Di Indonesia, ekstasi dikenal dengan berbagai istilah seperti inek, pil enak, pil koplo, cui iin, flash, dolar, pliper, hammer, dan berbagai sebutan lain.

Efek yang ditimbulkan dari konsumsi ekstasi antara lain sering timbul prasangka buruk (paranoid), rasa sedih dan was-was, sulit tidur, gaduh, gelisah, tekanan jantung tinggi, mulut kering dan haus,

kerusakan akut pada hati dan ginjal, pada konsumsi berlebihan dapat menyebabkan kematian.

2. Shabu

Merupakan stimulan sistem saraf, dengan nama kimia methamphetamine hidroklorida, yaitu turunan dari senyawa stimulan syaraf amfetamin. Berbentuk bubuk ataupun kristal bening.

Dampak negatif yang ditimbulkan dari jenis ini antara lain mudah panik, takut dengan siapapun, kehilangan memori masa lampau, sakit perut, mual, halusinasi, sulit mengontrol lidah sehingga sering memaki dan berkata-kata tidak semestinya.

BAHAN ADIKTIF LAINNYA

Yang dimaksud zat adiktif lainnya adalah bahan / zat yang berpengaruh psikoaktif diluar Narkotika dan Psikotropika, meliputi :

1. Minuman Alkohol

Minuman yang mengandung etanol etil alkohol, berpengaruh menekan susunan saraf pusat, dan sering menjadi bagian dari kehidupan manusia sehari-hari dalam kebudayaan tertentu. Ada 3 golongan minuman beralkohol :

- Golongan A : kadar etanol 1 – 5 % (Bir)
- Golongan B : kadar etanol 5 – 20 % (Berbagai minuman anggur)
- Golongan C : kadar etanol 20 – 45 % (Whisky, Vodca, Manson House, Johny Walker)

Efek negatif yang ditimbulkan dari alkohol adalah euphoria, bahkan penurunan kesadaran

2. Inhalasi (gas yang dihirup) dan solven (zat pelarut)

Merupakan senyawa organik mudah yang menguap, terdapat pada berbagai barang keperluan rumah tangga, kantor, dan sebagai pelumas mesin. Beberapa barang tersebut yang sering disalahgunakan adalah lem, tiner, penghapus cat kuku, bensin, spiritus, semir sepatu.

Efek yang ditimbulkan antara lain pusing, kepala berputar, halusinasi ringan, mual, muntah gangguan fungsi paru, jantung dan hati.

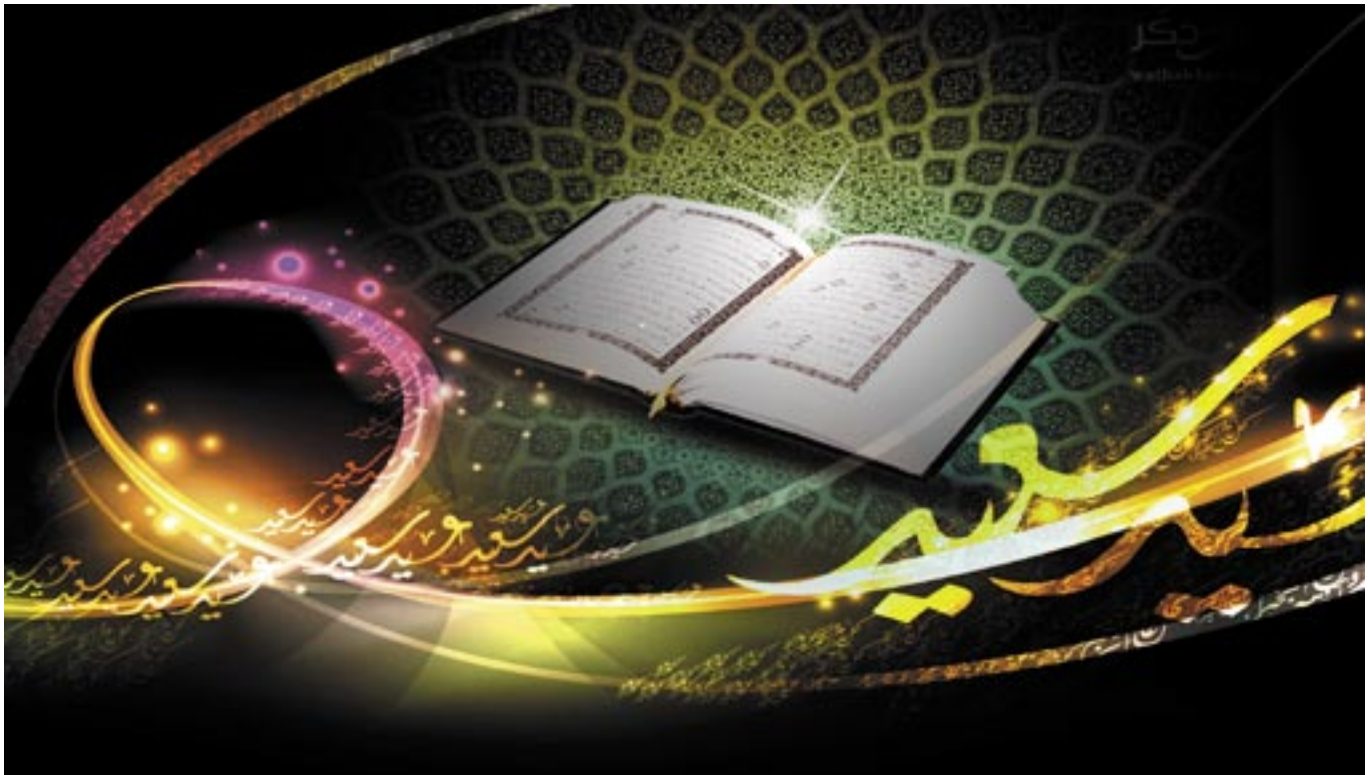
Begitu banyak dampak negatif yang dapat ditimbulkan dari penggunaan Narkotika. Maukah Anda atau orang-orang terdekat Anda terkena dampak buruk dari Narkotika? Jauhi Narkotika dari sekarang atau menyesal kemudian. Salam ! (Berlian 3)

Sumber: Materi Advokasi Pengenalan Narkotika dan Bahaya Penyalahgunaannya BNNP Jatim dan berbagai sumber lainnya.



Begitu banyak dampak negatif yang dapat ditimbulkan dari penggunaan Narkotika. Maukah Anda atau orang-orang terdekat Anda terkena dampak buruk dari Narkotika?





MENJELAJAHI AL QUR'AN DARI **AYAT PERTAMA SURAT PERTAMA** SAMPAI AYAT TERAKHIR SURAT TERAKHIR

Oleh Syamsir AS

Beruntung kita ditakdirkan sebagai umat Islam karena tujuan hidup kita jelas yaitu penghambaan diri kepada Allah sebagaimana dalam firman-Nya yang mengatakan : Bahwa sesungguhnya diciptakan Jin dan Manusia itu tidak adalah untuk menyembah kepada Allah. Adapun bentuk penyembahan itu berupa mengikuti segala larangan-Nya dan melaksanakan perintah-Nya. Ini beda sekali dengan pemikiran orang yang tak mengenal Tuhan dia menganggap hidup untuk makan dan mencari kekayaan dan makan untuk hidup dan mencari popularitas.

Sebagai wujud dari kepatuhan serta keingkaran kita kepada Allah, Allah Yang Maha Rahim itu menciptakan pahala sebagai derajat kepatuhan, dan dosa sebagai imbalan atas keingkaran kita. Namun karena sifat Allah yang Maha Rahim itu maka bagi dosa hanya dicatat dan ditambahkan apabila setiap ada dosa yang dilakukan umat-Nya, sedang untuk perbuatan baik atau pahala, maka tambahan pahala bisa dilipat-lipatkan. Dalam bahasa kerennya perbuatan dosa ibarat deret tambah sedang perbuatan yang baik atau amal ibadah ibarat deret ukur. Sebagai misal orang yang berniat jahat belum akan dikirim atau belum dicatat sebagai dosa. Dosa baru dicatat setelah perbuatan itu benar-

benar dilakukan. Jumlah dosa yang dicatat hanya sebanyak apa yang dilakukannya. Sebagai misal orang yang mencuri sebiji nanas di kebun cuma diganjar 1 aneknya lagi kalau perbuatan itu dilakukan karena terpaksa sebab sangat kehausan dan lapar, sedang kalau diminta yang punya kebun tak mau memberikan, maka perbuatan itu bukan sebagai dosa, tapi sebagai keadaan darurat.

Berlainan sekali dengan perbuatan yang diganjar pahala misalnya seseorang berniat mengasih tetangga yang miskin, pada saat itu sudah dicatat sebagai salah satu pahala. Dan niat tadi benar-benar dilakukannya maka pahala pokok langsung di catatkan. Kemudian apabila si penerima mengucapkan terima kasih dan diikuti dengan do'a moga-moga si pemberi dipanjangkan rejekinya dan diampuni kesalahannya, maka point pahala bertambah lagi. Padahal yang 2 diberikannya itu hanya sepiring tahu tek yang lewat di depan rumahnya. Untuk contoh yang lebih nyata ialah apabila shalat dilakukan berjamaah pahalanya 27 kali. Shalat di masjid Nabawi 50.000 kali shalat di masjidil haram 100.000 kali, makanya para koruptor yang meraup ratusan milyaran rupiah, setelah terima duit langsung pergi umroh atau naik haji

karena dengan itu ia telah merasa ibadah yang dilakukannya telah beratus ribu lipat kali. Apalagi secara tak sengaja ia pernah dengar hadist bahwa orang yang shalat di Arraudah di Masjid Nabawi akan diampuni segala dosanya baik dosa besar maupun dosa kecil tapi bukan hal korupsi itu terlalu amat besar dan amat menyengsarakan jutaan orang lain. Tentu tak ada ruang ampunan dosanya. Bagaimana dia bisa mengetahui bahwa amal ibadahnya itu diterima? karena suatu amal perbuatan yang diterima ditentukan oleh proses sebelumnya bukan hasil akhir. Duh, Allah kok disiahi.

Kembali ke masalah bahwa pahala dapat dikatakan sebagai deret ukur, orang yang mengasih makan orang yang berpuasa dapat pahala sebanyak pahala yang dilakukan orang berpuasa tadi, baik itu puasa wajib maupun puasa sunah. Hanya saja pahala dari puasa manusia tidak tahu, karena pahalanya ditentukan oleh Allah sendiri.

Untuk lebih meyakinkan bahwa menciptakan pahala yang berlipat lipot bagai deret ukur itu mudah sekali yaitu dengan membaca Al Qur'an. Orang yang membaca Al Qur'an tanpa sempat ambil wudhu dapat satu pahala. Sedangkan kalau ambil wudhu dua pahala. Apabila membacanya masih grudal gradul dan ada yang salah masih tetap dapat tambahan pahala dan kalau lancar dapat enam pahala. Doa untuk orang yang khatam Al Qur'an jauh lebih panjang dibandingkan do'a untuk orang mati, atau maintenance (do'a khatam Al Qur'an sesudah surat Annas). Ini membuktikan bahwa orang yang khatam Al Qur'an jauh lebih mulia dari pada orang yang masuk kubur. Begitu tingginya derajat orang yang khatam Al Qur'an apalagi yang hafal Al Qur'an sampai 30 juz, benar-benar hebat orang ini. Bayangkan ketika ia meninggal di ujung lidahnya ada 114 surat atau 30 juz Al Qur'an, nauzubillah.

Terlepas dari hal yang kita bahas di atas, kita sering membaca atau mendengar hadist sahih, yaitu baca dan pelajirlah Al Qur'an, karena disetiap ayat atau huruf yang kita baca ada pahalanya. Timbul pertanyaan dalam hati berapa jumlah ayat dalam Al Qur'an dan berapa jumlah huruf-huruf yang menyusun seluruh surat dalam Al Qur'an. Biasanya kalau ditanya berapa jumlah ayat dalam Al Qur'an

kebanyakan menyatakan jumlahnya 6666 ayat. Pendapat ini tidaklah benar karena jumlah seluruh ayat dalam Al Qur'an adalah 6.236 ayat. Cara menghitungnya gampang sekali. Jumlahkan saja angka-angka terakhir dari surat pertama sampai surat ke 114, maka akan didapat angka diatas, sesuai dengan kutipan Ustad H. Bey Arifin dalam buku rangkaian cerita dalam Al Qur'an.

Tapi bagaimana cara mengetahui jumlah huruf yang terdapat dalam Al Qur'an, atau bagaimana caranya menghitung jumlah setiap abjad dalam Al Qur'an ? untuk menjawabnya kami telah meneliti, menghitung semua huruf yang ada. Dengan metode dan tanpa meninggalkan kaidah-kaidah dalam suatu penelitian maka Selama hampir 23 bulan kami telah menghitung setiap abjad dan menghitung seluruh jumlah huruf yang ada dari awal surat atau surat pertama sampai surat terakhir surat 114 atau surat Annas.



Langkah pertama yang dilakukan adalah membuat tabel tabulasi yang mencantumkan abjad atau huruf arab mulai dari huruf alif diatas sampai huruf ya' ke bawah. Dan membuat kolom-kolom ke samping sebanyak ayat-ayat yang ada di setiap halaman Al Qur'an. Langkah selanjutnya ialah memberi nomor setiap huruf dalam setiap ayat. Lalu huruf yang diberi nomor itu dipindahkan ke dalam tabel tabulasi dalam bentuk contengan. Apabila dalam satu ayat itu ada lima huruf yang sama maka contengan itu diikat jadi satu dan kalau ada satu atau dua lagi maka ditambah satu atau dua contengan lagi. Demikian seterusnya dari huruf alif sampai ya'. Kemudian jumlah huruf dalam satu ayat tersebut dijumlahkan ke bawah. Jumlah tersebut harus sama dengan nomor terakhir yang terletak pada ayat tersebut. Apabila tidak

sama maka berarti ada kesalahan dan harus dikoreksi kembali. Demikian juga untuk ayat selanjutnya yang ditulis atau dimasukkan ke dalam kolom selanjutnya. Apabila satu halaman surat telah selesai, jumlah angka-angka yang terdapat di setiap kolom bagian bawah dijumlahkan ke kanan maka 4

terdapat sejumlah angka tertentu. Selanjutnya huruf-huruf alif, ba', ta' dll yang terdapat di setiap kolom dijumlahkan ke kanan, maka terdapat jumlah angka di setiap huruf lalu yang dijumlahkan tadi dijumlahkan kebawah, maka akan terdapat sejumlah angka tertentu yang harus sama dengan jumlah angka disetiap kolom yang dijumlahkan kehalaman tadi. Apabila tidak cocok atau sama berarti ada kesalahan atau ada huruf abjad yang lupa atau kelebihan dan harus dicari.

Adapun contoh penghitungan yang dibuat yaitu surat Al Baqarah, halaman pertama huruf alif () = 9, ba' () = 7, ta' () = 4, sa 0 = 5, ja () = 5, ha' 0 = 5, kho' 0 = 1 dan seterusnya hanya didapat jumlah angka 122 dan halaman dua, huruf alif () = 77, ba' () = 18, ta' () = 17, tsa () = 2, ja () = 2, ha' () = 6, kho' () = 15 dan seterusnya, didapat jumlah 629 huruf. Demikian penghitungan sampai surat terakhir dalam Al Qur'an.

Setelah melalui proses penghitungan sebagaimana yang diterangkan diatas tadi maka jumlah setiap huruf di setiap halaman pada surat 1. Al Fatihah = 129 huruf = 7 ayat, 2. Al Baqarah = 24.009 huruf = 286 ayat, 3. Ali Imran = 13.763 huruf = 200 ayat, 4. An Nisa = 14.906 huruf = 176 ayat 5. Al Ma'idah = 11.190 huruf = 120 ayat, 6. Al An'am = 11.645 huruf = 165 ayat 112. Al Ikhlas = 46 huruf = 4 ayat 113. Al Falaq = 66 huruf = 5 ayat 114. An Nas = 69 huruf = 6 ayat sehingga total dari keseluruhan jumlah huruf Al Qur'an = 301.747 huruf = 6236 ayat. Begitupun sebaliknya jika huruf abjad per abjad disetiap halaman Al Qur'an maka kita dapatkan huruf alif = 34.647, ba' = 11.500, ta' = 12.821, tsa = 1404, jim = 3.308 dan seterusnya hamzah = 4.125, ya' = 21.120, huruf bantu = 547 dan jika dijumlah total ada sebanyak **301.747 huruf**. Demikianlah apa yang dapat kami sajikan jika sekiranya ada yang salah itu adalah kesalahan kami karena kekurangan kami, dan jika ada yang benar itu adalah hak Allah. (penulis adalah purna bakti Pelindo III)

PEREMPUAN LUAR BIASA, MEMANG!

Oleh : Zainal Arifin Emka*



“**Kasih ibu sepanjang jalan, kasih anak sepanjang galah. Begitulah totalitas kasih sayang seorang ibu. Tak terukur, tak tertandingi!**”

Seorang laki-laki bertanya kepada Rasulullah SAW: Ya Rasulullah! Saya mempunyai seorang ibu. Saya gendong dia di belakang saya. Tidak pernah saya bermuka masam kepadanya. Saya serahkan kepadanya hasil mata pencarian saya. Sudahkah saya membalas budinya? “Tidak! Walaupun satu nafas panjangnya!” sabda Rasul.

“Mengapa begitu ya Rasulullah?”

“Karena ibumu memelihara kamu dan dia suka kamu panjang umur, sedang kamu memelihara dia dan kamu suka dia mati,” jawab Rasul lugas.

Hadist yang diriwayatkan Abul-Hasan Al-Mawardi itu memberi gambaran kepada kita makna pepatah populer Indonesia, *Kasih ibu sepanjang jalan, kasih anak sepanjang galah*. Begitulah totalitas kasih sayang seorang ibu. Tak terukur, tak tertandingi!

Kisah lain. Seorang bocah yang takjub melihat Ibunya, bertanya-tanya, bagaimana Tuhan menciptakan wanita yang baru saja memberinya seorang adik mungil dan begitu sabar dan telaten merawatnya. Malam hari, antara ada dan tiada, ia seolah mendengar jawaban.

“Dua tangan ibumu ini harus bisa dibersihkan. Setidaknya terdiri dari 200 bagian yang bisa digerakkan dan bisa berfungsi baik untuk segala

jenis pekerjaan. Mampu menjaga banyak anak pada saat yang bersamaan. Punya pelukan yang dapat menyembuhkan sakit hati dan keterpurukan. Semua dilakukannya cukup dengan dua tangannya.”

“Tapi Engkau membuatnya begitu lembut, Ya Rab?”

“Ya! Aku membuatnya lembut. Tapi engkau belum bisa membayangkan kekuatan yang Aku berikan agar ibumu dapat mengatasi banyak masalah yang luar biasa sekalipun.”

“Mengapa dia menangis, seolah manusia rapuh?”

“Air mata adalah salah satu cara dia mengekspresikan kegembiraan, kegalauan, cinta, kesepian, penderitaan, dan kebanggaan.”

“Luar biasa, menakjubkan!”

“Perempuan ini mempunyai kekuatan mempesona laki-laki. Dia dapat mengatasi beban bahkan melebihi laki-laki. Dia mampu menyimpan kebahagiaan dan pendapatnya sendiri. Dia mampu tersenyum bahkan saat hatinya menjerit. Mampu menyanyi saat menangis. Dia sanggup berkorban demi orang yang dicintainya. Dia menerjunkan dirinya untuk keluarganya. Cintanya tanpa syarat. Dia selalu punya kekuatan untuk mengatasi hidup.”

“Menakjubkan!”

“Hanya ada satu hal yang kurang dari wanita: Dia lupa betapa berharganya dia... Sampaikan pesan ini kepada perempuan di sekelilingmu. Ingatkan mereka, karena terkadang mereka perlu diingatkan. Bahwa mereka begitu berharga!”

Tempat Bersandar

Seorang anak bertanya kepada Ibunya: “Ibu temanku membiarkan nyamuk menggigit tangannya sampai kenyang supaya tidak menggigit anaknya. Apakah Ibu juga melakukan hal yang sama?”

Sang Ibu tersenyum. “Tidak anakku. Tapi Ibu akan mengejar setiap nyamuk sepanjang malam, supaya tidak sempat menggigit siapapun.”

“Oh iya.. Aku pernah membaca tentang seorang Ibu yang rela tidak makan supaya anak-anaknya bisa makan kenyang. Akankah Ibu melakukan hal yang sama?” si anak kembali bertanya.

Dengan nada tegas Ibunya menjawab: "Ibu akan bekerja keras agar kita semua bisa makan kenyang, dan kamu tidak harus sulit menelan karena melihat ibumu menahan lapar."

Sang anak tersenyum. "Apakah aku bisa selalu bersandar padamu, Ibu?"

Sambil memeluk putrinya, Ibu berkata: "Tidak Nak. Tapi ibu akan mengajarmu berdiri kokoh di atas kakimu sendiri, agar kau tidak harus jatuh tersungkur ketika ibu harus pergi meninggalkanmu!"

Duakisah itu saya petik dari kiriman teman di dunia maya, tak tahu lagi siapa penulis aslinya. Pesan moralnya begitu dalam. Tentang ketulusan, kelembutan, sekaligus ketegaran hati seorang ibu. Perempuan nan agung itu. Seorang Ibu yg bijak bukan hanya menjadikan dirinya tempat bersandar, tetapi juga bisa membuat sandaran itu tidak lagi diperlukan.

Hak Memilih

Bagaimana Islam memposisikan perempuan, bisa disimak dari sabda Rasulullah SAW: Tidak memuliakan perempuan melainkan orang yang mulia, dan tidak menghina perempuan melainkan orang yang hina. (HR Ibnu 'Asakir)

Seorang anak perawan datang mengadu kepada Rasulullah karena ayahnya telah mengawinkannya dengan paksa, padahal ia tidak suka. Rasulullah memberinya hak untuk memilih, menjadikan atau membatalkan. Di lain waktu Rasul pernah membatalkan perkawinan Khansaa', seorang janda yang dipaksa kawin dengan lelaki yang tidak disukainya.

Kita bersyukur bahwa kini makin banyak kaum perempuan di luar sana yang mulai memahami bahkan mengagumi ajaran Islam, khususnya dalam memposisikan perempuan di tempat yang begitu mulia.

Suatu hari kita mendengar kabar lebih dari 100 ribu warga Inggris memilih Islam atau mualaf. Mayoritas wanita berkulit putih. Menurut perkiraan organisasi Faith Matters, jumlah itu meningkat dari hanya 60 ribu orang pada 2001.

Studi yang dilakukan Kevin Brice dari Swansea University memperkirakan sekitar 5.200 orang pindah ke agama Islam di Inggris tahun lalu. Kebanyakan berusia 27 tahun.

Kita juga berbahagia bahwa kini kian banyak kaum perempuan khususnya, yang meyakini kebenaran petunjuk Allah yang menegaskan prinsip kesetaraan (*gender equality*), bahwa kaum ibu bermitra sejajar dengan kaum laki-laki, dalam posisi yang sangat istimewa. Yaitu sebagai pendidik generasi penerus yang akan melanjutkan perjuangan diri dan keluarganya. Sebuah investasi besar yang sering diremehkan!

Energi Kasih Sayang

Menjadi ibu adalah kodrat setiap wanita. Namun pilihan untuk menekuni diri sebagai ibu rumah tangga memanglah bukan tugas mudah. Posisi dan peran sebagai ibu rumah tangga yang lebih banyak menghabiskan waktunya untuk mengasuh dan mendidik anak-anaknya seringkali dilihat kurang bergengsi.

Kita juga gembira mendengar kabar betapa banyak kaum ibu yang telah mampu membangun karakter pribadinya dan melakukan berbagai aktivitas keilmuan di balik tembok yang melindunginya dari hingar bingar kehidupan. Kehidupan sebagai ibu rumah tangga. Maka kini tak banyak lagi terdengar jawaban perempuan tentang profesinya: "Saya hanya ibu rumah tangga biasa." Sebab ibu rumah tangga sesungguhnya sangat luar biasa!

Dalam banyak ayat al-Quran, Allah Swt telah meletakkan kedudukan kaum wanita pada tempat tertinggi sepanjang sejarah kemanusiaan dan akan terus demikian hingga akhir zaman. Kita berharap para ulama lebih cermat dan giat mengabarkan ayat-ayat Allah yang dikuatkan dengan hadits Rasulullah itu. Dengan demikian kesalahpahaman yang sengaja ditiupkan orang bisa diluruskan.

Bagaimana dengan kebebasan perempuan? Tentang ini Shaifurrokhman Mahfudz, Lc. M.Sh, Sekjen Andalusia Islamic Centre menulis: Kebebasan seorang wanita muslim tidak akan terganggu karena posisinya sebagai ibu rumah tangga. Ketika Islam mewajibkan suami untuk memberi nafkah keluarganya, maka pada hakikatnya dia memberi ganti kepada kaum wanita untuk kekosongan waktunya, untuk berkiprah demi kebaikan rumah tangganya, membesarkan anak-

Romantisnya pasutri adalah modal yang sangat besar, sekaligus langkah awal untuk menggapai kesuksesan dalam mendidik anak

anaknya dan mencurahkan segenap perhatiannya dalam menunaikan tugas-tugas alamiahnya.

Yang terpenting dari itu semua, sebuah keluarga harus mempertahankan tiga hal yang menjadi pilar kebahagiaannya yaitu ketenangan, cinta dan sikap yang saling menyayangi. Kasih sayang bukanlah sejenis perhatian dalam bentuk benda, tetapi merupakan sumber bagi kehangatan yang terus mengalir.

Ketika rumah tangga berdiri kukuh di atas kedamaian dan ketenteraman, cinta yang terbalas, dan kasih sayang yang hangat, maka perkawinan menjadi anugerah yang mulia dan harta yang penuh berkah. Ia akan mampu mengatasi berbagai rintangan dan lahirnya keturunan-keturunan yang baik. Dan, keputusan untuk menikmati kemuliaan menjadi ibu rumah tangga adalah langkah penting untuk mewujudkan itu semua.

Romantisnya pasutri adalah modal yang sangat besar, sekaligus langkah awal untuk menggapai kesuksesan dalam mendidik anak. Pasangan yang harmonis nan romantis, tentulah memiliki energi yang hebat sekaligus kiat yang cerdas dalam membesarkan anak-anaknya.

Percayalah bahwa kasih sayang bak sebuah energi, dia terus mengalir dan berpindah. Jika suami istri gagal memproduksi kasih sayang, maka bagaimana mungkin akan mengalirkan kepada anak. Kasih sayang adalah energi. Harus terus diproduksi dan dialirkan. ***

Penulis adalah staf ahli Al Falah

SOAL EMANSIPASI APA KATA MEREKA ?

HAYATI (Dit PUM)

"Sudah bagus. Karena wanita sudah disejajarkan dengan pria dan sudah tidak menjadi bagian minoritas yang disepelkan baik di kedudukan maupun tenaga dan pikirannya".

DOTHY (Sekretariat perusahaan)

"Wanita memiliki keleluasaan untuk memilih dan bereksistensi serta mewujudkan cita-citanya".

SORA RISAKO (Biro Hukum)

"Emansipasi wanita saat ini sudah berbeda dengan pengertian emansipasi yang dulu diperjuangkan oleh Ibu Kartini. Saat ini banyak wanita dengan alasan emansipasi meninggalkan fungsi, tugas dan kewajibannya sebagai seorang ibu bagi anak-anaknya dan sebagai seorang istri. Mereka seringkali mengambil haknya dan mengabaikan kewajibannya kepada keluarga".

DWI UTAMI ANGGAKUSUMA

(Sekretaris)

"Emansipasi wanita saat ini sudah cukup baik, mampu menunjukkan power atau aspirasinya. Namun menurut saya, contoh rumah tangga yang baik adalah seimbang antara suami dan istri. Segala aspirasi ditampung bersama dan cara penyelesaian masalah tidak ada yang dominan tetapi tetap saling menghargai".

INDRIA WARDANI (Dit Optik)

"Belum benar-benar sesuai keinginan Kartini karena masih banyak yang meragukan kemampuan perempuan dalam berkarier. Namun di sisi lain banyak

juga perempuan yang mengatasnamakan emansipasi sehingga melupakan kewajibannya sebagai istri dan ibu".

ARUM DIAN (Karyawati)

"Banyak wanita saat ini yang segala sesuatunya mampu dan ingin bersaing dengan pria. Tapi ada sedikit dari mereka yang lupa akan kodratnya sebagai wanita".

MARSIA BEDINA (Subdit SI)

"Kesetaraan derajat wanita perlu diperjuangkan terus-menerus dengan adanya publikasi mengenai karya-karya wanita di dunia, pastinya memberi inspirasi kepada wanita lain. Prestasi yang mereka raih membawa pandangan yang berbeda baik bagi kelompok wanita sendiri maupun bagi kaum pria".

RITA HERNEINI (Subdit Umum)

"Emansipasi wanita pada saat ini sudah sedemikian maju, tidak hanya lingkup nasional, bahkan internasional. Semua jenjang pekerjaan sudah bisa dijalani oleh kaum wanita, bahkan saat ini bisa dilihat dari meningkatnya partisipasi perempuan di bidang politik dan lembaga legislatif".

DIAH EKA PRATIWI (Dit PUM)

"Emansipasi wanita menurut saya wanita tetap menjalankan kodratnya sebagai seorang istri dan ibu dari anak-anaknya, akan tetapi wanita juga dituntut untuk lebih cerdas dan pandai serta mempunyai wawasan yang luas sehingga tidak mudah menjadi bahan pelecehan".

Art'sera Esti Widiyastuti

(Cabang Tanjung Perak)

"Emansipasi wanita menurut saya

lebih kepada eksistensi diri atau aktualisasi seorang wanita di dalam bidang yang mereka pilih, kebebasan wanita untuk menentukan / memilih apa yang mereka inginkan secara sadar dan ikhlas tanpa paksaan dari pihak manapun dengan tidak mengesampingkan peran, nilai dan kodratnya sebagai wanita".

Laili Fatimah (Cabang Tanjung Perak)

"Emansipasi wanita saat ini sudah berjalan dengan cukup baik. Hal ini sudah bisa dilihat dari perempuan sebagai tokoh-tokoh yang saat ini telah menduduki jabatan yang cukup penting baik di pemerintahan maupun di perusahaan kita saat ini yang bisa sejajar dengan kaum laki-laki walaupun masih ada sedikit keraguan tentang kesamaan gender dari kaum laki-laki".

Supriyatiningsih

(Cabang Tanjung Perak)

"Sangat berperan baik di kancah politik, sosial maupun budaya yang bisa membawa nama harum bangsa Indonesia di dunia internasional".

Purwani Trangwesti

(Cabang Tanjung Perak)

"Emansipasi wanita saat ini telah merambah ke hampir semua lapangan pekerjaan yang dulu di dominasi untuk kaum pria. Itu merupakan bukti bahwa perjuangan RA Kartini tidak sia-sia".

Made Yuni Christina

(Cabang Tanjung Perak)

"Emansipasi wanita saat ini memiliki nilai dan dampak yang positif sejauh itu dapat membawa perempuan Indonesia mengembangkan diri dengan segala keunikannya untuk dapat menjalankan fungsinya baik di keluarga, pekerjaan dan masyarakat".

Selamat & Sukses
Peresmian Kantor Baru



PT PELINDO MARINE
service



Hari Kartini



WANITA ADALAH TIANG NEGARA,
SEHINGGA TEGAK ATAU RUNTUHNYA NEGARA INI
JUGA TERGANTUNG PADA WANITA.

*Selamat Hari Kartini
untuk Seluruh Perempuan
di Indonesia*



21 APRIL 2013